ROK VI. SIERPIEŃ 1936. NR 8.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO







•BALTIC•TRADE•DEVELOPER•

POLSKA·AGENCJA·TELEGRAFICZNA·PAT·

GDYNIA-AMERYKA

LINJE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

CENTRALA

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefony 5.47-46, 5.47-47

Adres telegraficzny: „POLAMERYKA"

ODDZIAŁY:

GDYNIA — Dworzec Morski, tel. 19-11
KRAKÓW — ul. Lubicz 3, tel. 138-92
LWÓW — ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW — ul. Grottgera 20, tel. 3-13

LINJA PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York

LINJA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires

LINJA PALESTYŃSKA

Konstanca — Istanbul — Jaffa - Haifa — Pireus — Istanbul — Konstanca

WYCIECZKI MORSKIE

Flota GAL

M/S „Piłsudski"
M/S „Batory"
S/S „Polonia"
S/S „Kościuszko"
S/S „Pułaski"

PODRÓŻUJCIE
POD POLSKĄ BANDERĄ!

REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

Linje między Gdynią, Gdańskiem a portami:

WSCHODN. NORWEGJI:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne Wschodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach

ZACHODN. NORWEGJI:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

ZACHODNIEJ SZWECJI:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

WSCHODN. I POŁUDN. SZWECJI oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANJI, PORTUGALJI, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy raz na miesiąc.

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Południowej Hiszpanji, Śródziemnomorskie porty Francji, porty Zachodnich Włoch i Sycylji.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach Specjalna linja do transportu owoców południowych.

Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

ZACHODN. WYBRZEŻA STANÓW ZJEDN. A P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

POŁUDNIOW. AMERYKI:
Finland Syd Amerika Linien
Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Wyspy Kanaryjskie.
Odjazdy 2 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah
Odjazdy co 10 dni do Gdyni.

POŁUDNIOWEJ AFRYKI: i AUSTRALJI:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajda Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc.
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco, Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

INDYJ BRYTYJSKICH:
Wilh. Wilhelmsen
Svenska Ostasiatiska Kompaniet
Karachi, Bombaj, Madras, Kalkutta, Rangoon.
Odjazdy z Gdyni co 3 tygodnie.

Pozatem przyjmuje się towary na konosament przejściowy do Irlandji, Kanady, U. S. A., Zach. Afryki, Zatoki Perskiej, Indji, Wschodniej Azji i Australji.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD.,

GDYNIA, Plac Kaszubski 1, tel. 29-11
GDAŃSK, Langermarkt 3, 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
Jan Wojnar, Szkolna 2, tel. 220-42
KATOWICE,
Włodzimierz Rymarkiewicz, Andrzeja 14, tel. 301-75.
ŁÓDŹ,
B. Pilarski, Kilińskiego 96a, tel. 144-34.

SVENSKA ORIENT LINIEN,

szybka komunikacja statkami motorowemi między:

POLSKĄ A BLISKIM WSCHODEM

Miesięcznie 3—4 statki w obu kierunkach.

Gdynia — Gdańsk — Aleksandrja — Jaffa — Haifa — Bejrut — Pireus — Istanbul oraz inne porty Lewantyńskie.

SZYBKOŚĆ, SPRAWNOŚĆ, WYGODA.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje u agentów:

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa, Sp. z o. p.

Adr. Tel. POLLEWANT—GDYNIA, Tel. 29-11.

BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD, A. G.
Gdańsk, tel. 225-41.

ROK VI. SIERPIEŃ 1936. NR 8.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.

Mgr. BOLESŁAW KOSELNIK

Warunki uprzemysłowienia portu gdyńskiego

ISTOTNYM warunkiem uprzemysłowienia portów morskich jest fakt stykania się dóbr gospodarczych danego kraju z dobrami gospodarczemi świata. Punkt zetknięcia się tych dóbr — port morski stać się może zarazem punktem niejako zapłodnienia zbiegających się w nim surowców. Odległość źródeł surowca, bądź środków napędowych wobec aparatu komunikacyjnego, jakim dysponuje port morski, odgrywa w tem zagadnieniu rolę drugorzędną.

Ten istotny warunek, o którym była mowa wyżej, posiada również port gdyński. Wychodząc z założenia, że port w Gdyni stanowić winien silny bastjon całego życia gospodarczego Polski, a jednocześnie służyć za naturalną bramę wypadową dla polskiej ekspansji gospodarczej na morzu, należałoby stworzyć w porcie gdyńskim nietylko ośrodek handlu portowego i przeładunku, ale również, idąc śladem Europy,ześrodkować i rozwinąć należycie przemysł, któryby ugruntował stan nietylko naszego władania politycznego krajem, ale także zapewnił i kontrolę ekonomiczną. Właściwe bowiem rozwiązanie postulatów naszej polityki morskiej posiadać będzie ogromne znaczenie dla podkreślenia naszego mocarstwowego stanowiska we wszechświecie.

Przechodząc do kwestji uprzemysłowienia portu gdyńskiego stwierdzić należy, że posiada on potemu warunki niegorsze niż w portach obcych. Jeśli chodzi o racjonalność w rozlokowaniu poszczególnych gałęzi produkcji, warunki te są tu znacznie korzystniejsze; nie potrzeba bowiem nic burzyć ani przerabiać, jak to ma miejsce w niektórych portach zagranicznych np. Triest, Hamburg i t. d., które, w czasie ich powstawania, nie liczyły się z ewentualnością stwarzania ośrodków produkcji.

Stworzenie przemysłu w Gdyni nie będzie przerostem wytwórczości polskiej, lecz dostosowaniem się do potrzeb zarówno kraju własnego, który posiada jeszcze duże luki w swym rozwoju, jakoteż do potrzeb w tym kierunku rynków zamorskich, gdzie możnaby produkty przemysłu gdyńskiego lokować z większem powodzeniem niż produkty z wnętrza kraju. Przemysł powstający w Gdyni musiałby oprzeć swą egzystencję głównie na eksporcie.

Uprzemysłowienie Gdyni jest problemem wielkiej wagi, problemem, który w dużej mierze zaważyć może na całości gospodarki narodowej, gdyż w istocie swej wychodzi on poza orbitę interesów lokalnych. Jako zagadnienie natury ogólnopaństwowej winno się spotkać z należytem zrozumieniem nietylko czynników rządowych ale i prywatnych.

Port gdyński doszedł już do tej fazy rozwoju, że należałoby się zastanowić nad realizacją programu omawianego zagadnienia w całej rozciągłości i z myślą o interesie kraju własnego i jego dążności ekspansywnych.

Te pierwociny przemysłu w porcie, powstałe z inicjatywy prywatnej i zakrojone na dużą skalę, nie rozwiązują problemu uprzemysłowienia nawet w części. Konieczna tu jest akcja planowa czynników rządowych pospołu z reprezentantami świata przemysłowego, gdyż jedynie ich skoordynowana praca może zagadnieniu temu nadać właściwy kierunek i wszczepić siły żywotne do spełnienia tego wielkiego zadania. Stworzony już został w porcie cały aparat do jego twórczej i sprawnej pracy, nawiązany został kontakt ze światem w postaci kilkudziesięciu okrętowych linij regularnych, a nadto obecnie przystępuje się stopniowo do montowania aparatu handlowego przez dalsze tworzenie różnego rodzaju instytucyj, jak aukcyj towarowych, aparatu rzeczoznawczego i arbitrażowego, aparatu obsługi kredytowej i t. p.

Port gdyński wyszedł już poza ramy obsługi kraju własnego. Polityka portowa idzie w kierunku coraz większej penetracji krajów zaplecza portowego, tudzież jego obsługi. Dąży ona do stworzenia w porcie gdyńskim towarowego punktu zbiorczo-rozdzielczego i tranzytowego na Bałtyku dla obsługi krajów, wchodzących w sferę gospodarczych. zainteresowań portu gdyńskiego. Fakt ten może również mieć wpływ na rozwój przemysłu w porcie.

Akcja planowa, zmierzająca ku założeniu podwalin dla przyszłego wielkiego przemysłu na terenie Gdyni, poprzedzona być musi rozwiązaniem szeregu zagadnień natury zasadniczej. Musi ona nakreślić zarazem oblicze przyszłego portu przemysłowego. Rozwiązanie kwestyj o charakterze podstawowym stworzy zasadnicze warunki dla industrjalizacji portu gdyńskiego, bez istnienia których nie może być mowy o osiągnięciu zamierzonego celu. Kwestje te są następujące.

1) PRZYGOTOWANIE TERENÓW PRZEMYSŁOWYCH.

Rozważając zagadnienie industrjalizacji portu gdyńskiego, wysuwa się siłą faktu na pierwszy plan kwestja jego rozlokowania. Powstanie przemysłu w porcie jest tu równoznaczne z powstaniem portu przemysłowego.

Gdynia posiada warunki wprost idealne, gdy chodzi o teren dla stworzenia portu przemysłowego. Może on bowiem usadawiać się wzdłuż osi dzisiejszego kanału Portowego tak daleko

wgłąb niziny chylońskiej, jak daleko zajdzie potrzeba. To też wybudowanie we wspomnianym kierunku przewidzianego planem kanału Przemysłowego jest pierwszym etapem omawianego zadania.

Kanał Przemysłowy wraz z nabrzeżami po obu jego brzegach będzie stanowił kościec kierunkowy portu przemysłowego a zarazem główną arterję komunikacyjną, łączącą port przemysłowy z portem handlowym i morzem. Port przemysłowy musi posiadać warunki nie gorsze od portu handlowego, a więc bezpośredni dostęp do kanału Przemysłowego, nabrzeży i t. p., dostosowanych jednakże do celu, jakiemu będą służyły. Tereny przyległe do obu brzegów kanału Przemysłowego muszą posiadać uszykowanie wgłąb od nabrzeża, a to w tym celu, aby każda gałęź przemysłu mogła swobodnie się rozlokować, a zarazem mieć dostęp do nabrzeża.

Prócz technicznego przygotowania terenów, jak wybudowanie kanału Przemysłowego, nabrzeży i t. p. aktualne i konieczne jest również unormowanie stosunków prawnych odnośnie terenów przewidzianych dla portu przemysłowego. Należyte rozwiązanie tej sprawy może z miejsca wzmóc zainteresowanie się Gdynią, jako nowem i dogodnem siedliskiem przemysłowem. Biorąc pod uwagę dotychczasowy stan prawny w tej materji, wydaje się, że możnaby tu zastosować dwa warjanty: 1) odstępowanie parcel dla zainteresowanych na własność lub 2) zastosowanie wobec nich zasady wieczystej dzierżawy.

2) USTALENIE RAM DLA MAJĄCEGO POWSTAĆ PRZEMYSŁU.

Należałoby sprecyzować zgóry pogląd, jakiego rodzaju produkcja mogłaby się rozwijać na terenie portu gdyńskiego, a jaka powinna być jednak odsunięta wgłąb kraju. Sprawa ta jest ważna o tyle, że zawczasu byłoby wiadomem, z jakich gałęzi produkcji Gdynia winna ewentualnie zrezygnować dla dobra kraju, a jakie z powodzeniem i dla korzyści Państwa Polskiego może rozwijać w obrębie portu gdyńskiego.

3) ZABEZPIECZENIE RYNKU PRACY.

Udzielanie zezwoleń na powstawanie poszczególnych gałęzi produkcji na terenie portu musiałoby być uwarunkowane budową przez fabrykanta mieszkań dla robotników w dzielnicach na ten cel przeznaczonych. Fakt ten wiązałby ściślej fachowy element robotniczy tak z portem gdyńskim, jak i z danym przedsiębiorcą, co wpłynęłoby niezawodnie na stabilizację stosunków wśród robotników.

4) ZAPEWNIENIE TANIEGO ŚRODKA NAPĘDOWEGO.

Rozwiązanie tej sprawy idzie w dwóch kierunkach:

1) stworzenie na terenie Gdyni własnej elektrowni cieplnej, któraby, poza obsługą portu i miasta, miała za zadanie dostarczenie taniego prądu elektrycznego dla powstającego przemysłu;

2) umożliwienia, przez odpowiednią konstrukcję taryf kolejowych, taniego dowozu węgla dla tych przedsiębiorstw, dla których węgiel stanowić będzie jeden z surowców w ich produkcji.

Potanienie dowozu węgla dla fabryk gdyńskich konsumujących go bezpośrednio, nie może być jednak dla przedsiębiorstw tych przywilejem, chodziłoby tu tylko o zrównanie warunków w tej mierze wobec fabryk wewnątrz kraju, położonych bliżej źródeł węgla.

5) UŁATWIENIA W OTRZYMYWANIU SUROWCA.

Zarówno węgiel, jako siła napędowa, jak i wszelkiego rodzaju surowce, bądź krajowe, bądź też zagraniczne, któreby były przerabiane w fabrykach gdyńskich, korzystać winny z ulgowych taryf kolejowych. Nie chodziłoby tu o przywilej dla fabryk gdyńskich lecz znowu o postawienie ich w takich samych warunkach, w jakich znajdują się fabryki wewnątrz kraju, których odległość od źródeł surowca krajowego jest mniejsza.

Ze sprawą dostawy surowca krajowego wiąże się sprawa dowozu surowca zamorskiego. Ponieważ nie może tu być mowy o ulgach w dziedzinie frachtów morskich dla surowca importowanego nieraz np. z Australji czy Afryki, należałoby stworzyć tu dla fabryk gdyńskich pewien ekwiwalent w postaci specjalnych ulg celnych, co może być całkowicie usprawiedliwione, gdyż przemysł w Gdyni będzie pracował głównie na eksport.

6) UŁATWIENIA W DZIEDZINIE ZBYTU PRODUKTÓW.

Gdy chodziłoby o lokowanie produktów fabryk gdyńskich na rynku wewnętrznym, winny mieć zastosowanie ulgowe taryfy kolejowe do poszczególnych punktów zbytu. Przy lokowaniu natomiast gotowych produktów fabryk gdyńskich na rynkach zamorskich chodziłoby o zastosowanie bądź zwrotu ceł, bądź też premij eksportowych, które to czynniki mogłyby się przyczynić do stopniowego opanowywania zamorskich rynków zbytu przez produkt polski.

Poruszone kwestje są w warunkach dzisiejszych niezbędne potemu, aby sprawę uprzemysłowienia portu gdyńskiego ruszyć z miejsca w odpowiedniem tempie. Kwestja ewentualnych przywilejów, z którychby musiał korzystać przemysł w Gdyni, mogłaby ulec z czasem rewizji i w miarę potrzeby być zmniejszana lub powiększona jej siła.

W przededniu powstania portu przemysłowego chodziłoby również o zainteresowanie tem zagadnieniem, przez odpowiednią propagandę, jaknajszerszych kół gospodarczych, któreby, po przewertowaniu wszelkich pro i contra, mogły się zdecydować na lokowanie swych warsztatów produkcji w Gdyni.



Gdynia. Basen im. Marszałka J. Piłsudskiego.



Nabrzeże Rotterdamskie.

Tranzyt przez port gdyński

K. B.

JEDNEM z poważnych zagadnień polskiej polityki portowej jest troska o zapewnienie dostatecznego alimentu ładunkowego dla stale rozwijającego się portu gdyńskiego. Troska ta jest dziś tem więcej uzasadniona, że możliwość maksymalnego uzyskania alimentu transportowego z własnego kraju dochodzi do zenitu, bowiem w r. 1935 już 73,3 % polskiego handlu zagranicznego przeszło przez porty polskiego obszaru celnego Gdańsk i Gdynię. Jeśli się zważy, że część polskiego handlu zewnętrznego będzie szła zawsze lądem, to stwierdzić trzeba, że penetracja portów polskich na dalszem ich zapleczu, dla zapewnienia sobie ładunków tranzytowych, jest nie bez znaczenia. Wyjście bowiem poza ramy zaplecza rodzimego, coraz większy zasięg, a zarazem pewniejsze usadawianie się na zapleczu obcem idzie po linji zapewnienia portom polskim ładunków tranzytowych a jednocześnie stanowi to dla nich rozszerzenie zaplecza wgłąb, tak daleko, jak dalece pozwolą nadto warunki geograficzne i odpowiednia w tym celu polityka akwizycyjna.

Położenie geograficzne portu gdyńskiego zakreśla w przybliżeniu granice obszaru ciążącego w naturalny sposób do portu i stanowiącego zarazem jego gospodarcze zaplecze, jego obszar alimentacyjny. Obszar ten przedstawia sobą trójkąt równoramienny, którego wierzchołek opiera się o Bałtyk, a ramiona sięgają aż do morza Czarnego i Egejskiego, a nawet Adrjatyku.

Odpowiednia struktura taryf kolejowych międzypaństwowych, tudzież odpowiednia polityka taryfowa niejako zbliża nawet najbardziej odległe punkty tego zaplecza do portu, pozwalając mu na skuteczną i coraz większą pracę akwizycyjną.

Zdobywanie ładunków tranzytowych na wspomnianem zapleczu nie jest rzeczą łatwą, jeśli się zważy, że o ładunki z tego terenu walczy od dawna kilku różnych partnerów, a w pierwszym rzędzie porty niemieckie i włoskie. Pojawienie się tu portów polskich w charakterze nowego partnera sytuację tę podsyca coraz bardziej, doprowadzając już dziś do ostrej walki konkurencyjnej, do wydzierania sobie wręcz ładunków, zdobytych nieraz kosztem dużych ustępstw, bądź na rzecz zainteresowanych krajów zaplecza, bądź również zainteresowanych tranzytem portów.

Mimo tych warunków praca portów polskich nie ustaje i z roku na rok osiąga coraz większe rezultaty. Fakt ten daje i portowi gdyńskiemu pewnego rodzaju rękojmie dalszego wzrostu jego obrotów tranzytowych. Granice nasycenia podnosi się w ten sposób nieco wyżej do punktów zakreślających maksymalne rezultaty w akwizycji towarowej. Nie można niestety pokusić się o znaczny udział względnie przewagę ze strony portów polskich, tem więcej, że w ostatnich dwóch latach weszli nowi partnerzy — porty jugosłowiańskie i rumuńskie. Rezultaty zależne będą w tych warunkach od sprawności aparatu akwizycyjnego tej lub innej grupy portów, taniości i szybkości przewozu tudzież sprawności i zarazem konkurencyjności samych portów.

W każdym razie porty polskie śmiało mogą pretendować do transportów, stanowiących przedmiot wymiany towarowej w relacjach: kraje naddunajskie — kraje położone nad zlewiskiem Bałtyku, wykorzystując w tym celu szlak tranzytowy, wiodący poprzez Polskę do Czechosłowacji, Austrji, Węgier a nawet Jugosławji lub do Rumunji, Bułgarji, Grecji aż na Lewant.

Pobieżny rzut oka na mapę Europy uwidoczni wyraźnie wspomniane położenie geograficzne Polski. Szlak z Gdyni przez Lwów do morza Czarnego stanowi trzon dla szeregu wielkich dróg komunikacyjnych. Przewóz towarów na tym szlaku został zapewniony dzięki usprawnieniu przebiegów kolejowych między Gdynią a rumuńskim portem Konstanca. Niski natomiast koszt przewozu zapewnia Polsko-Rumuńska Taryfa Portowa w komunikacji między Gdynią, a wspomnianym portem rumuńskim.

Dzięki tym przygotowaniom stworzone zostały podstawy dla szybkiej wymiany towarowej między krajami bałtyckiemi i skandynawskiemi z jednej strony, a Turcją z drugiej strony. Wykorzystuje się również komunikację z Anglją oraz ze Stanami Zjedn. A. P. i Kanadą, przyciągając stamtąd ładunki dla przewozu przez Polskę. Z Konstancy prowadzą dwa szlaki morskie: jeden na wschód do Trebizondy i Batum, a stąd do Iranu, — drugi polską linją okrętową przez Istanbul na morze Śródziemne.

Rozwijający się w tych warunkach tranzyt lądowo-morski i morsko-lądowy, poza korzyściami jakie osiąga z tego tytułu port gdyński i wszystkie czynniki biorące udział w obsłudze transportów, wypełnia luki w przewozach kolejowych poprzez Polskę, zwłaszcza gdy chodzi, o tranzytowe transporty importowe krajów na zapleczu. Fakt ten niweluje w pewnym stopniu przewagę transportów wywozowych nad przywozowemi, co jest w dalszym ciągu niemałą bolączką portów polskich.

Poza tranzytem lądowo-morskim i morsko-lądowym rozwija się w porcie gdyńskim coraz więcej tranzyt wybitnie morski. Istniejące w porcie gdyńskim regularne linje okrętowe w ilości ponad 50, łączące port gdyński z 200 zgórą portami świata, wpływają dodatnio na jego dalsze ugruntowywanie się a zarazem coraz większe różniczkowanie tak towarów jak i portów pochodzenia względnie przeznaczenia.

Aparat techniczny i handlowy portu gdyńskiego jest nastawiony w tym kierunku, aby port stał się punktem zbiorczo-rozdzielczym dla towarów tranzytowych, do czego predestynuje port gdyński tak jego położenie jak i struktura ekonomiczna krajów leżących w orbicie jego gospodarczego zasięgu.



Gdynia. Wyładunek samochodów ze statku do magazynu.

Awarja wspólna

(Ciąg dalszy)

WYCIĄGI

z autentycznego rozliczenia awaryjnego

dokonanego w dn. 15.III.1935 przez przysięgłego dyspaszera Z. w Hamburgu a dotyczącego przypadku awarji wspólnej na statku niemieckim E. C. B. podczas podróży z Gdańska do Dunkerki i Caen w sierpniu 1934.

I. Raport

zameldowany w kancelarji Sądu Handlowego w Caen ustalający okoliczności w jakich powstały na statku E. C. B. szkody i straty zakwalifikowane jako awarja wspólna.

W dniu 28 sierpnia 1934 roku stawił się w kancelarji Sądu Handlowego w Caen Hans Bischoff, kapitan statku *E. C. B.*, tonaż rejestrowy którego wynosi 360,55 tony, a załoga składa się z 11 ludzi, i zameldował, że wypadki, stanowiące przedmiot niniejszego raportu, zostały już przez niego podane do wiadomości Prezesa Sądu Handlowego w Dunkerce.

Statek *E. C. B.* przy wyjeździe z Gdańska był w dobrym stanie i zdatny był do żeglugi morskiej; posiadał on dobre olinowanie i wyposażony był we wszystko, co potrzebne jest do wyprawy morskiej; na statku załadowane było tarte drewno, przeznaczone do Dunkerki i Caen; otwory, w których mieszczą się schody i luki, były należycie zakryte i zabezpieczone; maszt i pompy były dostatecznie zaopatrzone w smary.

Statek *E. C. B.* opuścił Gdańsk 17 sierpnia 1934 o godzinie 14,20; wiatr był O N O; siła wiatru 4—6; morze było przykre; wysokie fale uderzały o pokład i ładunek pokładowy (Deckladung); statek pracował z trudnością, zataczając się silnie i kołysząc; groziło mu ciągle wielkie niebezpieczeństwo.

18 sierpnia 1934 burza trwała nadal; siła wiatru dosięgała 5—7; wiatr był zachodni i północny; morze było wciąż niezwykle wzburzone; wielkie fale wdzierały się na pokład i zalewały ładunek pokładowy. Statek z wielkiem natężeniem pracował i miał stały przechył na prawą burtę do 20⁰; załoga pracowała z całą energją, aby utrzymać ładunek na pokładzie. Pomimo wszystkich wysiłków przechył się nie zmniejszył i naskutek tego, dla uratowania statku postanowiono pewną część ładunku pokładowego wyrzucić do morza w celu przywrócenia statkowi równowagi; kapitan określa wyrzuconą do morza ilość ładunku na 4—7 standartów.

Po zastosowaniu tego zabiegu ratunkowego pochył statku dosięgał jeszcze wciąż około 6^0. Sondowanie zenz[1]) wykazało, że poziom wody w nich dosięga 35 cali. O godzinie 11 minut 15 statek położył się nagle na lewą burtę i przechył dosięgał 20^0. Załoga znów zaczęła przesuwać ładunek pokładowy aby statek naprostować; część ładunku z lewej strony pokładu przesunięta została na prawą stronę, a pewną ilość ładunku pokładowego znowu wyrzucono do morza; kapitan określa wyrzuconą tym razem ilość na 2—3 standartów. Jednocześnie załoga pompowała wodę z zenz i o godzinie 14 statek odzyskał równowagę; ładunek został ponownie uporządkowany i obliczono jego pozostałą ilość.

19 sierpnia 1934 siła wiatru osłabła i sięgała 6—3; wiatr był początkowo O N O później O S O.

W południe pękła rura w aparacie do parowego sterowania i trzeba było zastąpić go sterem ręcznym. O godzinie 19 statek zawinął do Holtenau, gdzie dokonano tymczasowej naprawy steru.

20 sierpnia 1934 o godzinie 4 statek wjechał do kanału Cesarza Wilhelma, a wyjechał z niego o 12,30; o godzinie 15 pilot opuścił pokład. Pogoda była bardzo zła; siła wiatru 3—7; wiatr był S S O, a później wschodni; wielka fala zalewała statek i ładunek na pokładzie.

Wśród silnych wstrząśnień i kołysań statek zmagał się z olbrzymią falą, ciągle w obliczu groźnego niebezpieczeństwa.

21 sierpnia 1934 morze było bardzo wzburzone; wiatr wiał z zachodu; siła wiatru 8—9; statek pracował wciąż z wielkim wysiłkiem.

22 sierpnia 1934 siła wiatru wynosiła 6—3; o godzinie 23,30 statek wjechał na redę Dunkerki i wziął pilota na pokład.

23 sierpnia 1934 statek wszedł do portu w Dunkerce i o godzinie 1 minut 15 został przycumowany do mola.

Wobec fatalnej pogody, w jakiej odbywała się podróż, kapitan złożył niniejszy raport:

Znaczna ilość drewna była z rozmysłem wyrzucona do morza dla ocalenia statku i ładunku; woda zalała zenzy i luki[2]); kapitan nie mógł jeszcze dokładnie ustalić przyczyn zalania, ale prawdopodobnie było ono następstwem nawałnicy; różne gatunki drewna pomieszały się podczas podróży, zwłaszcza w trakcie prostowania statku.

[1]) Zenzami nazywane są specjalne zbiorniki na wodę przedostającą się do wnętrza spodu statku.

[2]) Luki są to pomieszczenia podpokładowe przeznaczone na ładunek.

Dalej kapitan oświadczył, że 24 sierpnia 1934 o 23 godzinie statek *E. C. B.* wyruszył w dalszą podróż z Dunkerki, po wyładowaniu partji drewna przeznaczonego dla tego portu.

Przy sprzyjającej pogodzie statek wjechał 25 sierpnia 1934 o godzinie 17 minut 45 na redę Ouistrehamu, a do portu w Ouistreham wszedł 25 sierpnia 1934 o godzinie 23 minut 20 i zatrzymał się przy kanale.

26 sierpnia 1934 o godzinie 5 minut 30 statek wszedł do kanału i przybił o godzinie 7 minut 10 w Caen do miejsca przeznaczonego na wyładowanie.

Zważywszy, że stawający przed Sądem nie może być pociągnięty do odpowiedzialności z tytułu zameldowanych wypadków, gdyż tak z jego strony jak i ze strony załogi żadnej winy dopatrzeć się nie można, zastrzegł on sobie prawo uzupełnienia tego raportu dalszemi wywodami i po stwierdzeniu przysięgą poczynionych zeznań, które zostały odczytane, niniejszy raport podpisał (—) H. Bischoff.

Zarejestrowano w Caen w biurze aktów Sądowych 5 września 1934; pobrano tytułem opłat 34 Fr. (następują podpisy sędziego i urzędników sądowych w Caen).

28 sierpnia 1934 stawili się przed sądem Handlowym w Caen: maszynista statku *E. C. B.* Karol Fisch lat 57 i marynarz Walter Frosch lat 29 i pod przysięgą potwierdzili wiarogodność zeznań kapitana statku *E. C. B.* Hansa Bischoffa, a po przeczytaniu im raportu niniejszego podpisali (—) Fisch, (—) Frosch.

II. Ocena wartości statku.

Wizja statku E. C. B., dokonana celem ustalenia jego wartości handlowej przez inżyniera-eksperta Raoula Charmant w Caen.

Na wniosek maklera René Petit, działającego w imieniu i na rzecz kapitana Bischoffa, komendanta statku *E. C. B.*, niżej podpisany Raoul Charmant, inżynier i rzeczoznawca okrętowy udał się w dniach 28 i 29 sierpnia 1934 na pokład wyżej wymienionego statku w celu oszacowania jego obecnej wartości.

Zbadane zostały dokładnie: kadłub okrętu, urządzenia maszynowe i instalacje parowe, przyrządy ratunkowe i kotwiczne oraz aparaty do manewrowania.

Uwzględniono również sprzedażne ceny, faktycznie osiągnięte w ostatnich czasach za statki tego samego typu i wielkości, posiadające takie samo olinowanie, jak *E. C. B.*

Wzięto przytem pod uwagę, że: 1)statek *E. C. B.* jest zaliczony do pierwszej klasy niemieckiego Lloydu i że 2) statek ten, rzekomo podczas ostatniej podróży, silnie ucierpiał, na co wskazują —wykruszenie się cementu między wręgami[1]), przecieki nitów i szwów w zagięciach dna, jak również przecieki w uszczelnieniach wręg dennych i poszycia oraz szpary w niektórych nakładach na stykach pasów w ładowniach; dowodzą tego również wstrząsy, jakie odczuwać się dają podczas ruchu statku.

Taki wynik oględzin statku upoważnia mnie do oszacowania jego wartości w obecnym stanie na 450 franków za tonę nośności ładunkowej z potrąceniem 50 franków od tony za zdezelowanie i przedwczesne zużycie, co ostatecznie uczyni 400 franków za tonę.

Z uwagi na powyższe oszacować można wartość 1000 ton nośności ładunkowej (taka bowiem jest pojemność ładunkowa statku *E. C. B.*) na 400.000 franków.

Sporządzono zgodnie z obowiązującem prawem w Caen w dniu 30 sierpnia 1934 (podpisał) *Raoul Charmant.*

III. Rozporządzenia stron w konosamentach dotyczące awarji wspólnej.

Zgodnie z rozporządzeniem stron, zastrzeżonem we wszystkich konosamentach rozliczenie awarji wspólnej (dyspasza) odbyć się winno według York Antwerp Rules z 1924 roku w miejscu przeznaczenia wyprawy lub też w Hamburgu, zależnie od woli i wyboru armatora.

IV. Szkody i straty poniesione w związku z awarją wpólną przez ładunek.

A. Konosament Gdańsk—Dunkerka Nr. 3.

Wartość wysłanego tartego drewna wynosi R.M. 5699,33.

Wysyłający: Polska agencja ekspedycji drewna w Gdańsku „Paged".

Odbiorca: Agence G. Lemettre Paris.

Reklamant: Gdynika — maklerzy ubezpieczeń morskich w Gdyni. Wartość rynkowa wyrzuconego do morza drewna wynosi R.M. 773,58; koszty wyładowania, obliczenia i klasyfikacji pozostałości w Dunkerce łącznie z wynagrodzeniem rzeczoznawócw R. M. 153.03; razem R.M. 931,61.

Dochodzą procenty w stosunku 5 % rocznie obliczone do daty rozliczenia awaryjnego R.M. 26,27; szkoda wynikająca z awarji wspólnej wynosi ogółem R.M. 957,88.

B. Konosament Gdańsk — Dunkerka Nr. 8.

Wartość wysłanego tartego drewna wynosi R.M. 1.027,22.

Wysyłający: Max Weichmann Gdańsk.

Odbiorca: Société Industrielle de l'Artois Cambrai.

[1]) Wręga stanowi część szkieletu statku.

Reklamant: Baseler Transport Versicherungs Gesellschaft Basel.

Wartość rynkowa wyrzuconego do morza drewna wynosi R.M. 230,34; zaoszczędzona część frachtu z tego tytułu do potrącenia R.M. 31,72; pozostaje R.M. 198,62.

Koszty wyładowania, obliczenia i klasyfikacji pozostałości w Dunkerce łącznie z wynagrodzeniem rzeczoznawców R.M. 68,97; Razem R.M. 267,59.

Dochodzą procenty w stosunku 5 % rocznie obliczone do daty rozliczenia awaryjnego R.M. 7,54; szkoda wynikająca z awarji wspólnej wynosi ogółem R.M. 275,13.

C. Konosament—Caen Nr. 13.

Wartość wysłanego tartego drewna: wynosi R.M. 31.523,02; Wysyłający Industrie Exportation de bois „Bois de Nord" agence à Danzig.

Odbiorca: S. A. des anciens établissements „L. Lavare & Co Caen.

Reklamant: Baseler Transport Versicherungs Gesellschaft Basel.

Wartość rynkowa wyrzuconego do morza drewna wynosi R.M. 870,69; zaoszczędzona część frachtu z tego tytułu do potrącenia R.M. 183,71; pozostaje R.M. 686,98.

Koszty wyładowania, obliczenia i klasyfikacji pozostałości w Caen łącznie z wynagrodzeniem rzeczoznawców R.M. 203,04; razem R.M. 890,02.

Dochodzą procenty w stosunku 5 % rocznie obliczone do daty rozliczenia awaryjnego R.M. 24,48; szkoda wynikająca z awarji wspólnej wynosi ogółem R.M. 914,50.

Ogółem poniesione przez ładunek szkody i straty wynikające z awarji wspólnej wynoszą: R.M. 957,88+ R.M. 275,13 +R.M. 914,50+R.M. 2.147.51 (w tem kapitalna suma R.M. 2.089,22 i procenty R.M. 58,29)

V. Udział ładunku w awarji wspólnej.

Zestawienie wszystkich pozycyj ładunku, tak tych przesyłek, które ucierpiały podczas awarji wspólnej (konosamenty N.N. 3, 8 i 13) jak i tych, które pozostały nieuszkodzone (konosamenty N.N. 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 i 12) celem ustalenia ogólnej wartości ładunku, jaka stanowi podstawę do określenia udziału tegoż ładunku w pokryciu szkód i strat awarji wspólnej —z uwzględnieniem wysokości poniesionych przez ładunek ofiar i wydatków z awarją wspólną związanych —daje wyniki następujące:

Ogólna wartość ładunku, która ponosi proporcjonalną odpowiedzialność za awarję wspólną, wynosi
R.M. 43.895,—

Odszkodowanie, przypadające z tytułu awarji wspólnej na cały ładunek, wynosi
R.M. 2.089,22

Procenty od sumy odszkodowania do dnia rozliczenia awaryjnego w stosunku 5% rocznie
R.M. 58,29

Udział całego ładunku w pokryciu ostatecznej sumy odszkodowania awaryjnego, obliczony zgodnie z wysokością awarji wspólnej (2,41 % vide pozycję VIII) wynosi
R.M. 1.057,87

Ogólna suma składek (contributions), które wnoszą nieuszkodzone pozycje ładunku t. j. konosamenty N.N. 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 i 12, wynosi
R.M. 315,23

Pozycje ładunku, które ucierpiały podczas awarji wspólnej t. j. konosamenty N.N. 3,8 i 13, po uwzględnieniu ich udziału w szkodach i stratach awaryjnych, otrzymują tytułem odszkodowania awaryjnego (kompensaty awaryjnej)
R.M. 1.404,87



Gdynia. Wyładunek wełny do magazynów w strefie wolnocłowej.

VI. Ogół szkód i strat zaliczonych do awarji wspólnej.

Zaliczone do awarji wspólnej koszty zameldowania raportu w Sądzie; wynagrodzenie rzeczoznawcy R. Charmant z Caen; koszty tłomaczeń i sporządzenia różnych dokumentów R.M. 163,61; strata, poniesiona przez cały ładunek 2.147,51; strata, poniesiona na przewoźnem (frachcie) po potrąceniu zaoszczędzonych pozycyj kosztów wyładowania i doliczeniu procentów R.M. 201,02; 2 % prowizji od udzielonych zaliczek R.M. 3,27; 5 % od sum awansowanych na wydatki R.M. 4,45; za sporządzenie rozliczenia awaryjnego R.M. 125,99; za 5 odpisów tegoż rozliczenia R.M. 57,74; Suma awarji wspólnej wynosi R.M. 2.703,59.

VII. Kategorje wartości ponoszące odpowiedzialność za awarję wspólną.

Statek — wartość w stanie uszkodzonym zgodnie z oceną rzeczoznawcy Frs. 400.000 (po kursie z dnia 27.VIII.1934 à R.M. 16.52) — R.M. 66.080.

Ładunek — wartość ładunku, która ponosi proporcjonalną odpowiedzialność za awarję wspólną R. M. 43.895.

Przewoźne (fracht) — płatne w miejscach przeznaczenia wynosiło R. M. 5.208,50; po potrąceniu, zgodnie z § 17 York Antwerp Rules 1924 wydatków portowych, kosztów wyładowania i żołdu załogi w sumie R. M. 2.981,48, pozostaje R.M. 2.227,02; odlicza się stratę na frachcie pozycyj wyrzuconych do morza R.M. 215,43; pozostaje R.M. 2.011,59.

Po dodaniu odszkodowania przypadającego na przewoźne za awarję wspólną R.M. 195,64; część przewoźnego (frachtu) która ponosi proporcjonalną odpowiedzialność za awarję wspólną wynosi R.M. 2.207,23 pozostaje więc R.M. 2.207; ogólna suma wartości ponoszących odpowiedzialność za awarję wspólną wynosi R.M. 112.182.

VIII. Wysokość awarji wspólnej określona procentowo.

Na podstawie wyżej zamieszczonych cyfr bierna masa, czyli ogół szkód i strat spowodowanych przez awarję wspólną stanowi sumę R.M. 2.703,59, a czynna masa, czyli wszystkie wartości które ponoszą proporcjonalną odpowiedzialność za awarję wspólną, stanowią sumę R.M. 112.182.

Wzajemny stosunek obu wzmiankowanych mas wyraża procentowo wysokość awarji wspólnej

$$\frac{2703,59 \cdot 100}{112.182} = 2,41\ \%$$

IX. Repartycja awarji wspólnej.

Statek R.M. 66.080 — składka R.M. 1.592,53; Ładunek 43.895 składka 1.057,87; Przewoźne (fracht) 2.207 składka 53,19; Razem R. M. 112.182 składka R. M. 2.703,59.

Handel zagraniczny Polski w lipcu

BILANS handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego M. Gdańska według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego wynosi:

Przywóz: 263.654 ton, wartości 82.454 tys. zł.

Wywóz: 1.028.700 ton, wartości 84.051 tys. zł.

Saldo dodatnie w miesiącu lipcu wynosi 1.597 tys. zł.

W porównaniu do miesiąca czerwca b. r. zwiększył się wywóz o 13.707 tys. zł. Przywóz zwiększył się o 20.492 tys. zł.

Zwiększył się wywóz następujących artykułów: masła o 2,8 milj. zł., węgla o 2,5 milj. zł., trzody chlewnej o 1,8 milj. zł., jaj o 1,1 milj. zł., nawozów o 0,8 milj. zł., bali, desek, łat, opołów o 0,8 milj. zł., bekonów o 0,7 milj. zł., szyn kolejowych o 0,5 milj. zł., szynek, polędwic wieprzowych w opakowaniu hermetycznem o 0,4 milj. zł.

Zmniejszył się wywóz następujących artykułów: papierówki o 0,5 milj. zł., jęczmienia o 0,4 milj. zł., przędzy wełnianej o 0,4 milj. zł., żelaza i stali o 0,4 milj. zł., blachy żelaznej, stalowej o 0,4 milj. zł.

Zwiększył się przywóz następujących artykułów: tytoniu i wyrobów tytonowych o 2,4 milj. zł., skór futrzanych o 1,6 milj. zł., szmat o 1,5 milj. zł., bawełny i odpadków o 1,3 milj. zł., śledzi świeżych solonych o 1,2 milj. zł., wełny owczej, surowej, niepranej o 1,2 milj. zł., rud manganowych o 1,0 milj. zł., wełny owczej, czesanej o 1 milj. zł., elektrycznych: maszyn, aparatów, przyrządów i ich części o 1,0 milj. zł., sprzętu elektrotechnicznego o 0,8 milj. zł., przędzy wełnianej o 0,7 milj. zł., żelastwa o 0,7 milj. zł., cyny technicznie czystej o 0,5 milj. zł., kopry o 0,4 milj. zł., kawy o 0,4 milj. zł., skór surowych o 0,4 milj. zł., maszyn włókienniczych o 0,4 milj. zł., samochodów o 0,4 milj. zł.

Zmniejszył się przywóz następujących artykułów: ryżu o 1,4 milj. zł., rud cynkowych o 0,9 milj. zł.

Obroty zagraniczne Polski w miesiącu sprawozdawczym zwiększyły się w porównaniu z lipcem ub. r. zarówno po stronie przywozu, jak i wywozu. Przywóz w lipcu ub. r. wynosił 74,1 milj. zł., wywóz zaś 76,5 milj. zł.

„La Marina Italiana" o Gdyni

W MIESIĘCZNIKU włoskim „La Marina Italiana" ukazał się artykuł Capt. Giovanni di Bella pod tytułem „Note sul porto di Gdynia". W artykule tym autor daje na wstępie w formie zwięzłej i ciekawej cały szereg wiadomości o historji Pomorza, wykazując odwieczną polskość tych ziem oraz historyczne i ekonomiczne prawa Polski, aby właśnie przez nie była połączona z morzem. Poświęca również kilka słów patrjotycznym Kaszubom, których nazywa „strażnikami polskiego morza".



Gdynia. Basen Węglowy. Dźwigi dla przeładunku towarów sypkich (masowych).

Następnie autor daje obszerny i szczegółowy opis Gdyni oraz portu gdyńskiego i jego nowoczesnych urządzeń przeładunkowych, podkreśla i ilustruje cyframi niezwykle szybki wzrost obrotów portowych, wymienia najważniejsze jednostki naszej floty handlowej oraz daje obraz stosunków handlowych i przemysłu portowego.

W końcu autor podkreśla, iż od setek lat już Polskę i Italję łączą serdeczne węzły przyjaźni i współpracy kulturalnej, natomiast współpraca gospodarcza nie jest jeszcze dostatecznie rozwinięta mimo istniejących potemu warunków. Autor jest zdania, iż

wobec specyficznej struktury ekonomicznej zarówno Italji jak i Polski, istnieją szerokie możliwości rozwoju stosunków handlowych między dwoma krajami i przewiduje, iż w niedalekiej już przyszłości nastąpi okres także bardzo ożywionej współpracy gospodarczej między dwoma krajami.

Artykuł jest obficie ilustrowany efektownemi zdjęciami, a między innemi także piękną reprodukcją polskiego okrętu wojennego z XVI wieku „Święty Jerzy".

Należy nadmienić, że autorem artykułu jest kapitan statku „Valsavoia", który kilkakrotnie zawijał do Gdyni i tu kapitan zetknął się z jednym ze współpracowników Morskiego Archiwum Gospodarczego Instytutu Bałtyckiego w Gdyni.

Nowe przepisy o domach składowych

W NUMERZE 59 Dziennika Ustaw R. P. z dn. 5 sierpnia b. r. ukazało się rozporządzenie Rady Ministrów o warunkach i sposobie koncesjonowania domów składowych, wchodzące w życie z dniem ogłoszenia. Postanowienia rozporządzenia opracowane zostały na podstawie doświadczenia, opartego o stosowanie dotychczasowych postanowień w tej dziedzinie, przy uwzględnieniu interesów domów, jak również osób, składających rzeczy na przechowanie. Rozporządzenie wprowadza jako novum przepis, że Minister Przemysłu i Handlu może w razie potrzeby mianować do domów składowych swych delegatów, którzy mają prawo przeglądania księgowości przedsiębiorstwa i wstępu na jego teren. Ponadto dom składowy jest obowiązany udzielać Ministrowi Przemysłu i Handlu na jego żądanie wszelkich informacyj, tyczących się przedsiębiorstwa. W ten sposób zapewniony został nadzór i kontrola władz nad domami składowemi.

Koncesyj na otwarcie i prowadzenie domu składowego udziela Minister Przemysłu i Handlu wg. swobodnego uznania. Jeśli dom składowy ma przyjmować na skład wytwory gospodarstw wiejskich i przemysłu rolnego, to koncesji udziela Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa i Reform Rolnych.

Podanie o udzielenie koncesji należy wnieść do Ministerstwa Przemysłu i Handlu za pośrednictwem wojewódzkiej władzy administracyjnej, na której obszarze zamierzone jest prowadzenie domu składowego. Jeżeli dom składowy ma być prowadzony na terenie portu gdyńskiego, to podanie należy złożyć za pośrednictwem Urzędu Morskiego w Gdyni.

Ubiegający się o udzielenie koncesji powinni udowodnić, że posiadają kapitał potrzebny do prowadzenia domu składowego.

Stan handlowej żeglugi światowej

ŚWIEŻO ukazał się Lloyd's Register Book na rok 1936/37. Wydawnictwo to zawiera interesujące dane, dotyczące światowej żeglugi handlowej oraz udziału w niej poszczególnych krajów.

W końcu czerwca r. b. tonaż światowy (jednostki powyżej 100 trb. pojemności) sięgał 65,06 milj. trb. wobec 64,89 milj. trb. przed rokiem. Na tonaż parowy i motorowy przypadało 64,00 milj. trb. (w końcu czerwca r. ub. 63,73), na tonaż żaglowy zaś (z motorami pomocniczemi lub bez) 1,06 wobec 1,16 milj. trb. Jak widać z tych liczb tonaż żaglowy wykazuje w dalszym ciągu zanik. Pewien spadek wykazuje zresztą również światowy tonaż parowy, gdyż w omawianym okresie rocznym zmniejszył się o 0,7 milj. trb. Wzrósł natomiast światowy tonaż motorowy — o blisko 1,0 milj. trb. W sumie tonaż światowy wykazał w okresie od czerwca r. ub. do czerwca r. b. wzrost o 177.671 trb. podczas gdy w poprzednim analogicznym okresie 12-u miesięcy wykazał on jeszcze spadek 690.640 trb.

We wspomnianym okresie, zakończonym w końcu czerwca r. b., najwięcej wzrósł tonaż pod banderą panamską, a mianowicie o 292 tys. trb. Tłomaczy się to zresztą przejściem pod banderę panamską szeregu jednostek innych narodowości. Skolei największy wzrost tonażu handlowego wykazują (w tys. trb.): Włochy — o 214, Japonja — o 130, Z. S. R. R. — o 104, Grecja — o 90, oraz Norwegja — o 87. Największy spadek tonażu wykazują Stany Zjedn. — o 294 tys. trb. oraz W. Brytanja z Irlandją — o 115 trb.

Poniższe liczby świadczą o rozwoju tonażu światowego oraz tonażu najważniejszych państw morskich w okresie od 1914 r. (w milj. trb. — pierwsza liczba w nawiasie oznacza stan w 1914 r., druga — w 1925 roku): tonaż światowy 64,00 (45.40—62.38), w tem: W. Brytanja z dominjami 20,17 (20,52 — 21,91), Stany Zjedn. 11,90 (4,29 — 14,21), Japonja 4,22 (1,71 — 3,92), Norwegja 4,05 (1,96 — 2,62), Niemcy 3,7 (5,1— 3,0), Włochy 3,1 (1,4 — 2,9), Francja 2,97 (1,92 — 3,32), Holandja 2,51 (1,47 — 2,59). Jak widać z tych liczb, w porównaniu z 1914 rokiem spadł tylko tonaż niemiecki oraz — w mniejszym stopniu angielski, największy zaś wzrost wykazuje tonaż Stanów Zjedn. W porównaniu z 1925 r. największy spadek wykazują Stany Zjedn., pozatem zaś Anglja.

Porównując r. 1936 z r. 1901 okazuje się, że tonaż światowy wzrósł z 24,01 milj. trb. do 64,00 milj. trb. W tym okresie tonaż angielski wykazał spadek udziału procentowego z 50,2% do 26,8%, niemiecki zaś z 10,1% do 5,8%. Wzrósł natomiast udział procentowy Stanów Zjedn. — z 4,2% do 14,7%, Japonji z 2,2% do 6,6%, Norwegji z 3,4% do 6,3% i t. d.

Światowy tonaż żaglowy spadł w okresie od 1914 r. do 1936 r. o 2,9 milj. trb. W chwili obecnej pierwsze miejsce w światowym tonażu żaglowym, wynoszącym 1,06 milj. trb., zajmują Stany Zjedn. — 570 tys. trb. Dalej idzie W. Brytanja z Irlandją — 103 tys. trb., Kanada — 65 tys. trb., Finlandja — 56 tys. trb. i t. d.

Jeżeli chodzi o wiek statków, tylko 7,7% ogólnego tonażu statków parowych i motorowych ma mniej niż 5 lat.

Z ogólnego tonażu statków handlowych — aż 11,7 mlj. trb. nie jest przeznaczone do celów pasażerskich i frachtowych. Większą część tej liczby stanowią statki tankowe, a więc przeznaczone wyłącznie do przewozu paliwa płynnego.

Zaznaczyć wreszcie należy, że w ostatnich latach zanotowano bardzo poważny wzrost bezpieczeństwa pływania i znaczny spadek straconych statków.

Nowy dyrektor P. S. M.

DYREKTOREM Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni został mianowany przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu p. Władysław Kosianowski, komandor-podporucznik w st. sp., który z dn. 1 lipca 1936 r. zmienił na tem stanowisku długoletniego dyrektora tej uczelni, p. Adama Mohuczego.

* * *

Dyrektor Kosianowski, urodzony w r. 1895-- studja cywilne i wojskowe odbył w Rosji. W czasie wojny światowej, jako jeniec austrjacki, zgłosił się do Legjonów Polskich, do których został przyjęty, lecz w związku z kryzysem legjonowym był internowany w obozie polskim na Węgrzech.

W czasie wojny polsko-bolszewickiej walczył na froncie, gdzie został ciężko ranny. Za czyny bojowe odznaczony został orderem „Virtuti Militari".

Po skończeniu wojny wstąpił do ówczesnej Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej, po ukończeniu której, jako oficer Marynarki Wojennej pełnił kolejno służbę bądźto na jednostkach wojennych naszej floty morskiej, bądź w sztabach na lądzie. W latach 1930 — 1933 pełnił służbę w Wydziale Wojskowym Komisarjatu Generalnego R.P. w Gdańsku.

Ogłosił on cały szereg artykułów z dziedziny morskiej, poruszających zagadnienia polityczne, naukowe, historyczne i organizacyjne. W ciągu zgórą 12-letniej działalności pisarskiej, prace p. Kosianowskiego ukazywały się na łamach prasy fachowej, jak „Przegląd Morski", „Bellona", „Przegląd

Lotniczy" i t. d. oraz w czasopismach morskich, jak ,,Morze", ,,Sprawy Kolonjalne" i na szpaltach prasy codziennej.

W ostatnich latach p. Kosianowski pełnił funkcje Komisarza Rządowego z ramienia Ministerstwa Przemysłu i Handlu przy dalekomorskiem rybołóstwie i zapoczątkował regularne wyszkolenie przyszłych kadr marynarzy-rybaków dalekomorskiej floty rybackiej.

Jednocześnie ze zmianą na stanowisku dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej — inspektorem Szkoły został wyznaczony p. Stanisław Kosko, kapitan żeglugi wielkiej. P. Kosko jest jednym z pierwszych wychowanków Państwowej Szkoły Morskiej. Pracował przez długi czas w Departamencie Morskim M. P. i H. Ostatnio pływał na statku szkolnym ,,Dar Pomorza", na którym odbył podróż naokoło świata.

Hamburg obawia się konkurencji

W OSTATNIM numerze hamburskiego pisma ,,Wirtschafts-Dienst" ukazała się krótka, ale b. ciekawa notatka obchodząca nasz port, mianowicie o nowych zadaniach portu w Hamburgu.

Stwierdzając na początku, że konkurencja Gdyni i Trjestu stworzyła zupełnie nową sytuację, w której port hamburski stara się dostosować do nowych warunków współzawodnictwa, autor sądzi, że zwycięstwo Hamburga jest wątpliwe, gdyż warunki przeładunku są tańsze w obcych portach; to też autor żąda, by przynajmniej niemieckie ładunki szły przez porty niemieckie i w ten sposób powiększyły ruch tranzytowy przez porty niemieckie. Wyniki dotychczasowej pracy portu hamburskiego wskazują na pewne sukcesy, uzasadniające dalszą rozbudowę urządzeń portowych, które przydadzą się w przyszłości, w razie dobrych wyników pracy akwizycyjnej i uzdrowienia handlu zagranicznego

Na razie pogorszają położenie hamburskiego portu jeszcze dwa fakty 1) zniżka opłat w Rotterdamie i 2) zniesienie sankcyj w stosunku do Włoch, a zatem zwiększenie pracy portu w Trjeście, który znowu odbierze Hamburgowi handel z Bliskim Wschodem.

Przedstawiając w ciemnych barwach sytuację przeładunkową w porcie hamburskim, autor wyraża nadzieję, że da się ją naprawić dzięki skoordynowanym wysiłkom.

SZWECJA

Polski węgiel w Szwecji

PRASA szwedzka poświęca szereg uwag zawarciu układu węglowego z Polską. Jedno z pism zaznacza, że nowy układ między eksporterami polskimi a importerami szwedzkimi zawiera ze strony szwedzkiej zobowiązanie do zakupu do 1937 r. włącznie 3 milj. ton węgla polskiego. Pismo dodaje przy tej okazji, że powolna dostawa węgla angielskiego wpływa w kierunku niewykorzystania całej przyznanej Anglji kwoty odbioru węgla. Wobec tego przewidywana jest pewna kontrola, aby węgiel polski i angielski sprzedawane były w handlu detalicznym w odpowiadających umowom z eksporterami obu krajów proporcjach.

FINLANDJA

Nowa pożyczka wewnętrzna w Finlandji

Z FIŃSKICH sfer bankowych donoszą, że konsorcjum banków fińskich ma wypuścić w porozumieniu z rządem pożyczkę wewnętrzną w wysokości 400 milj. marek fińskich, oprocentowaną na 4½%, po kursie emisyjnym 98½, z terminem lat 30. Wpływy z tej pożyczki mają pójść w części na pokrycie pożyczki amerykańskiej, zaciągniętej w wysokości 12,8 milj. dol. przez rząd fiński w r. 1926. Jedna trzecia część tej pożyczki pozostała wówczas w kraju. Termin spłaty długu amerykańskiego przypada na dzień 1 września r. b.

Prezes Międzynarodowego Komitetu Buraczanego w Helsingforsie

DO HELSINGFORSU przybył celem nawiązania kontaktu z producentami buraków prezes Międzynarodowego Komitetu Plantatorów Buraka Cukrowego p. St. Humnicki.

Wywóz drzewa z Finlandji

W ROKU bież. ożywił się wywóz drzewa z Finlandji. W sezonie tegorocznym wywieziono 650 tys. stóp wobec 350 tys. stóp w r. ub.

ESTONJA

Prasa estońska o M/S „Piłsudskim"

PRASA estońska zamieszcza szereg pochlebnych wzmianek o M/S ,,Piłsudskim" i dołącza przytem jego fotografje.

Estonja ma trzykrotnie powiększyć produkcję łupków bitumicznych

PRODUKCJA łupków w Estonji, wynosząca obecnie 300 ton dziennie, ma być powiększona trzykrotnie ze względu na stałe wzrastające zapotrzebowanie. Jak wiadomo, z łupków otrzymuje się oleje, benzynę oraz materjały opałowe. Zwiększeniu produkcji stoi na przeszkodzie brak wykwalifikowanych rąk roboczych. W związku z tem producenci zastanawiają się nad możliwością sprowadzenia fachowców Polaków, którzy zostali wydaleni z Francji.

Angielska wycieczka gospodarcza w Estonji

DO TALLINNA przybyła wycieczka przedstawicieli brytyjskiej izby przemysłowo-handlowej, którzy w ciągu swego 2-dniowego pobytu pragną się zapoznać z życiem gospodarczem Estonji.

Zarządzenia dewizowe Estonji

W MYŚL porozumienia z Ministerstwem Gospodarki Estonji, banki prywatne uzyskały możność wolnej sprzedaży dewiz za przedłożeniem licencji importowych oraz dalsze uprawnienia w zakresie operacyj finansowych. Wolna sprzedaż dewiz może być dokonywana na cele studjów zagranicznych, na podróże handlowe do niektórych krajów, na utrzymanie urzędników państwowych, przebywających zagranicą, oraz na kuracje osób chorych zagranicą.

ŁOTWA

Pomoc techniczna dla rolników łotewskich

Latvias Kareivis" donosi, że Ministerstwo Rolnictwa zorganizowało w tym roku dla rolników ośrodki, w których mogą oni dostać za niewielką opłatą traktory i ciężarówki. Traktory pomagają szybciej i głębiej przeorywać twardą ziemię, a ciężarówki — szybko zwozić zboże. Stacje z temi maszynami cieszyły się dużem powodzeniem, tak że trzeba było zamawiać dzierżawę na tygodnie naprzód. Dobre doświadczenia poczynione z tą inowacją, skłoniły Ministerstwo Rolnictwa do powiększenia ilości stacyj maszynowych w całym kraju.

Przedstawiciele brytyjskiego życia gospodarczego na Łotwie

W dniu 6 sierpnia przybyła z Kowna do Rygi delegacja przedstawicieli brytyjskich izb przemysłowo-handlowych w liczbie 17 osób. Delegacja ta ma na celu zapoznanie się z życiem gospodarczem państw bałtyckich. Jeżeli chodzi o Łotwę, przewidziany został bardzo obszerny program zwiedzania oraz szereg konferencyj z przedstawicielami życia gospodarczego Łotwy.

DANJA

Wymiana handlowa polsko-duńska w pierwszem półroczu

W ciągu pierwszych 6-u miesięcy r. b. Danja sprowadziła z Polski towarów za 10,8 milj. kor. (13 milj. kor. w pierwszem półroczu r. ub.), eksportowała zaś do Polski za 3,6 milj. kor. (3,8 milj. kor.).

Dalsze zarządzenia kom. wal. w Danji

Komisja walutowa wprowadziła dalsze rozszerzenie listy towarów, objętych reglamentacją, oraz postanowienie w sprawie składania podań o uzyskanie pozwoleń walutowych.



I KRONIKA MIEJSKA

● RUCH STATKÓW W PORCIE W MIES. LIPCU. W przeciągu miesiąca lipca b. r. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 798 statków o łącznej pojemności 851.641 t. r. n., z czego weszło 395 statków o pojemn. 423.877 t. r. n., a wyszło 403 statki o pojemn. 427.764 t. r. n.

Ruch statków według kolejności bander poszczególnych państw przedstawiał się następująco: (pierwsza cyfra — t. r. n. — druga — liczba statków):

Polska 186.567 — 118, Szwecja 154.736—225, Anglja 78.730 — 46, Danja 71.904—117, Włochy 55.104 — 18, Norwegja 52.307—61, Francja 48.626 — 10, Stany Zjedn. Am. 44.068 — 14, Niemcy 38.331 — 82, Grecja 35.027 — 13, Finlandja 29.512 —33, Z. S. R. R. 13.538 — 5, Holandja 12.437 — 26, Łotwa 11.514 — 10, Estonja 8.040 —13, Jugosławja 7.500 — 2, W. M. Gdańsk 3.700 — 5.

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni wyniósł 1.098,4 t., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie 33, i średni postój statków 54,8 godz.

● OBRÓT TOWAROWY PORTU W LIPCU.

Obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu lipcu b. r. przedstawiają się następująco: Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 637.526,7 t. (w czerwcu 564.632,2 t.), z czego na obrót zamorski przypada 627.959,8 t. (w czerwcu 554.717 t.). Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 109.480 t. (w czerwcu 88.766,1 t.), a na wywóz 518.479,8 t. (w czerwcu 465 tys. 950,9 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wyniósł 1.566,3 t. (w czerwcu 3.578,2 ton), z czego na przywóz przypada 48 t., a na wywóz 1.518,3 t.

Obroty drogą wodną z wnętrzem kraju wyniosły 8.000,6 t. (w czerwcu 6.337 t.), z czego na przywóz przypada 2.433,9 t., a na wywóz 5.566,7 t.

● RUCH PASAŻERÓW W LIPCU.

W przeciągu miesiąca lipca b. r. ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 10.168 osób, z czego przyjechało 4.705 pasażerów a wyjechało 5.463 pasażerów. W porównaniu do ubiegłego miesiąca zanotowano znaczny wzrost morskiego ruchu pasażerskiego, co tłomaczy się ożywionym ruchem wycieczkowym polskich statków transatlantyckich.

● BANDERA POLSKA NA PIERWSZEM MIEJSCU.

Poraz pierwszy od czasu powstania portu gdyńskiego bandera polska w miesiącu lipcu b. r. znalazła się w ruchu statków na I miejscu, wyprzedzając nawet banderę szwedzką. Przesunięcie to z dotychczas zajmowanego II miejsca po Szwecji spowodowane zostało ożywionym ruchem wycieczkowym dużych polskich statków transatlantyckich „Piłsudski", „Batory" i „Kościuszko".

● RUCH PASAŻERÓW W PORCIE GDYŃSKIM W PIERWSZEM PÓŁROCZU 1936 ROKU.

W pierwszem półroczu b. r. przyjechało do portu gdyńskiego 3.738 pasażerów wobec 3.341 w tym samym okresie czasu roku ubiegłego (wzrost 11,8%); wyjechało zaś 7.316, wobec 3.966 w roku ubiegłym (wzrost 84,5%). Ogółem ruch pasażerów w pierwszem półroczu roku bieżącego wyniósł 11.054 osób wobec 7.307 osób w tym samym okresie czasu roku ubiegłego (wzrost 51,3%).

● ZEBRANIE RADY PORTOWEJ.

Dnia 11 sierpnia w gmachu Urzędu Morskiego odbyło się zebranie Rady Portowej pod przewodnictwem dyrektora Urzędu p. inż. St. Łęgowskiego. Na zebraniu powyższem rozpatrywano sprawę służby kolejowej w porcie, sprawę usprawnienia przeładunków w porcie, a mianowicie, na wniosek Związku Armatorów i Związku Maklerów Rada wyraziła opinję, że przeładunki przy poszczególnych statkach linij regularnych winny się odbywać tylko przez jedną organizację przeładunkową. Następnie omawiano sprawę sposobu ustanawiania rzeczoznawców portowych, oraz sprawy bieżące. Bezpośrednio po zebraniu uczestnicy Rady udali się do portu, gdzie zapoznali się z inwestycjami, jakie zostały wykonane w ostatnim czasie.

● INWESTYCJE W PORCIE.

W przeciągu czerwca b. r. wykonano w porcie gdyńskim następujące inwestycje:

Roboty drogowe Na ul. Rotterdamskiej i Celnej wykonano 500 m³ robót ziemnych. Przy dojeździe do nowobudującej się elektrowni „Gródek" ułożono 250 m. b. krawężnika oraz wykonano 800 m² jezdni z kamienia poligonalnego. Przy podjeździe do domu biurowego w wolnej strefie wykonano 700 m³ robót ziemnych. Na nabrzeżu Rotterdamskiem ułożono 128 m² podkładu drewnianego na torach kolejowych przed magazynem Nr. 2. Na molo południowem ułożono 35 m.b. krawężnika i 540 m² chodnika betonowego. Na nabrzeżu Angielskiem wykonano 500 m³ robót ziemnych, 300 m² podłoża betonowego i 2.000 m² nawierzchni z półbruczku granitowego.

Wodociągi i kanalizacje Do portowej sieci wodociągowej przyłączono instalację wo-

dociągową dla poczekalni robotniczej przy magazynie nr. 9 i dla budowy ekspedycji kolejowej na Oksywiu.

Budowle naziemne Przy rozbudowie gmachu Urzędu Morskiego na ul. Centralnej wykonano fundamenty, mury piwnic i I piętra oraz stropy nad piwnicami. Przy budowie chłodni śledziowej na nabrzeżu Angielskiem wykonano roboty murowe na III piętrze, konstrukcję dachową, montaż wszystkich instalacyj i roboty izolacyjne na wszystkich piętrach. Przy budowie elewatora zbożowego na nabrzeżu Indyjskiem wykonano ścianki silosowe do wysokości 26 m. oraz wszystkie piętra wieży. Przy budowie elektrowni parowej Gródka, obok kanału Przemysłowego zabetonowano strop żelbetowy nad maszynownią i bunkrownią oraz kanał między elektrownią a stacją pomp, jednocześnie odbywał się również montaż kotłów. Przy budowie magazynu F-my Barcikowski na ul. Celnej rozpoczęto prace wykończeniowe zewnętrzne. Przy budowie wędzarni i fabryki konserw ,,Temporyb" na ul. Waszyngtona i Św. Piotra wykonano fundamenty i mury parteru w części środkowej budynku.

Przy budowie przetwórni owocowej F-my Balta w wolnej strefie roboty murarskie zostały wykończone i rozpoczęto układanie podłóg. Przy rozbudowie Olejarni ,,Union" wykonano fundamenty pod budynek i maszyny oraz przystąpiono do stawiania murów parteru. Przy przebudowie domu dla robotników firmy ,,Polskarob" na ul. Węglowej przystąpiono do robót murarskich.

Budowli morskich oraz robót czerpalnych w miesiącu czerwcu nie wykonywano.

● NOWA REGULARNA LINJA OKRĘTOWA.

Do Urzędu Morskiego zgłoszona została przez Polską Agencję Morską nowa linja okrętowa utrzymująca regularną komunikację między Gdynią—Gdańskiem i Kopenhagą w odstępach 14-to dniowych. Na linji tej kursować będzie polski motorowiec ,,Pionier I" należący do Towarzystwa Okrętowego ,,Pionier" w Gdyni.

Najbliższe odjazdy statku z Gdyni przewidziane są w następujących terminach: 9. IX, i 23 IX b. r.

● SPRAWA KOMERCJALIZACJI PORTU.

Wdniu 11 sierpnia b. r. odbyło się w lokalu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni posiedzenie Komitetu dla spraw portowych Rady Handlu Zagranicznego przy Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, pod przewodnictwem wojewody Wachowiaka, poświęcone rozpatrzeniu projektu ustawy o komercjalizacji portu gdyńskiego. Przybyłych delegatów Izb Przemysłowo-Handlowych i organizacyj gospodarczych powitał urzędujący wiceprezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. Feliks Kollat, podkreślając znaczenie tych obrad dla portu gdyńskiego, oraz życząc zebranym owocnych narad. W wyniku parogodzinnych obrad ustalono ostatecznie tekst projektu ustawy o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego ,,Port w Gdyni", projekt ten został zreferowany w dniu 12 sierpnia na posiedzeniu Komisji Opinjodawczej do spraw ekonomicznych z zakresu polityki morskiej przy Departamencie Morskim Min. Przem. i Handlu.

● AWANSE W MARYNARCE HANDLOWEJ.

Pod przewodnictwem dyr. Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała dyplomy następującym kandydatom:

Dyplomy kpt. żegl. wielkiej otrzymali: Łukawiecki Edward, Niczko Michał, Niefiedowicz Tadeusz, Zelwerowicz Stanisław.

Dyplomy kpt. żegl. małej otrzymali: Chmarzyński Stefan, Gostomski Adam, Jasicki Tadeusz.

Dyplomy por. żegl. wielkiej otrzymali: Krzyżanowski Bohdan, Płoszko Stanisław, Trebliński Józef.

Dyplomy por. żegl. małej otrzymali: Boniecki Józef, Chudecki Alfred, Hiller Edward, Rybiański.

Dyplom szypra II kl.: Maciejowski Stanisław.

Dyplom mechanika II kl. otrzymali: Kaczorowski Adolf, Noszczyński Czesław.

Dyplom mechanika III kl. otrzymali: Daniec Feliks, Garstka Zbigniew, Stępkowski Tadeusz.

Dyplom maszynisty I kl. otrzymali: Bomba Aleksander, Pastuszuk Józef.

Dyplom maszynisty II kl. otrzymał Jarmuszczak Ignacy.

● ANGIELSKI STATEK TURYSTYCZNY.

W niedzielę dn. 9 sierpnia o godz. 7 m.30 przybył do Gdyni angielski statek pasażerski ,,Viceroy of India", który przywiózł na swym pokładzie 582 turystów. Statek powyższy pozostał w Gdyni przy dworcu morskim do godz. 13-ej, poczem udał się na redę do Sopot, skąd odszedł w dalszą podróż po Bałtyku.

Zaznaczyć należy że ss. ,,Viceroy of India" posiada pojemność około 20.000 t. r. br. i jest największym statkiem handlowym, jaki dotychczas zawinął do Gdyni.

● REKORDOWY TRANSPORT RYŻU.

Dnia 30 lipca b. r. zawinął do portu gdyńskiego z Rangoonu angielski statek ,,Pukkastan" o pojemn. 5.809 t. r. br. z ładunkiem 10.100 t. ryżu niełuszczonego. Ładunek powyższy przywieziony został bezpośrednio z Indyj i stanowi rekord wśród dotychczasowych masowych transportów ryżu niełuszczonego, przeznaczonego dla łuszczarni ryżu w Gdyni.

● BASEN IMIENIA MINISTRA BECKA.

Nowowykończony basen przeznaczony dla sportu żeglarskiego został już oddany do użytku i w myśl decyzji p. Ministra Przemysłu i Handlu nazwany został basenem imienia Ministra Becka.

● DALSZE POTANIENIE KOSZTÓW PRZEWOZU MIĘDZY GDYNIĄ, GDAŃSKIEM A AUSTRJĄ.

Nowowydane w czerwcu i lipcu b. r. zeszyty czechosłowacko-polskiej taryfy portowej dają już możność tańszego przewozu ważniejszych towarów importu i eksportu austrjackiego przez porty polskiego obszaru celnego i przejścia graniczne czechosłowacko-austrjackie pod Breclav i Devinska Nova Ves, aniżeli przez Hamburg kombinowaną drogą kolejowo-rzeczną z przeładunkiem w portach dunajowych Regensburg i Passau. Będący obecnie w opracowaniu nowy zeszyt polsko-czechosłowacko-dunajowy taryfy dla komunikacji między portami Gdynia i Gdańsk a austrjackiemi portami dunajowemi, który się ma ukazać 1 września b. r., bardziej jeszcze obniży koszty przewozu w tej komunikacji dzięki zastosowaniu jeszcze tańszych stawek opłat przewozowych kolejowych do i od portu dunajowego Bratislava oraz taniego frachtu rzecznego między tym portem a austrjackiemi portami na Dunaju. Da to możność podjęcia w Austrji i Jugosławji skutecznej akcji akwizycyjnej na rzecz naszych portów morskich.

● GOŚCIE GDYNI.

Dnia 1 sierpnia b. r. przyjechał do Gdyni p. Lyons b. szef Departamentu Transportów Ministerstwa Handlu ze Stanów Zjednoczonych, który otrzymał misję zbadania wolnych portów i wolnych stref na Bałtyku. P. Lyons złożył wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiemu a następnie zwiedził port interesując się specjalnie ustrojem i sposobem pracy w wolnej strefie. Dnia 4 b. m. gość amerykański udał się do portu gdańskiego, gdzie również zwiedzał wolną strefę.

* * *

W dniu 24 ub. m. przybył do Gdyni p. H. V. Kaltenborn, współpracownik radja amerykańskiego (Columbia Broadcasting). Gość amerykański złożył wizytę dyrektorowi Urzędu

Morskiego a następnie w jego towarzystwie zwiedził port i jego urządzenia, interesując się rozwojem Gdyni i współpracą obu portów polskiego obszaru celnego.

● SZWEDZKI PRZYJACIEL POLSKI W GDYNI.

Przez kilka dni bawił w Gdyni Sekretarz Towarzystwa Polsko-Szwedzkiego w Sztokholmie p. Fellenius, znany przyjaciel Polski.

Pan Fellenius odbył w Oddziale Instytutu Bałtyckiego kilka konferencyj w sprawie współdziałania Towarzystwa Polsko-Szwedzkiego w Sztokholmie z poczynaniami Instytutu Bałtyckiego, m. in. w zakresie pogłębiania zainteresowań wydawnictwami angielskiemi Instytutu a w szczególności kwartalnikiem „Baltic Countries".

Na konferencji p. Felleniusa z dyr. Instytutu dr. J. Borowikiem w dn. 21 ub. m. został omówiony projekt wydawnictw szwedzkich i polskich, poświęconych bliższemu wzajemnemu poznaniu się obu narodów. Projekt ten polega na tem, że poszczególne wykłady wygłaszane w Polsce ukazywałyby się pod egidą Instytutu Bałtyckiego. Jak wiadomo sprawa ta jest przedmiotem rozważań Komitetu zbliżenia Polsko-Szwedzkiego, powołanego przez Ministra Oświaty; dyr. Instytutu Bałtyckiego jest przewodniczącym sekcji prasy i propagandy tego Komitetu.

Pan Fellenius wygłosił w Domu Szwedzkim pięć odczytów dla marynarzy szwedzkich na tematy: „Polska a Szwecja w ubiegłym stuleciu", „Polska dzisiejsza", „Kościuszko a Polska", „Młodzież polska i jej patrjotyzm", „Sympatje Szwecji dla Polski w epokach powstań".

Wszystkie odczyty były ilustrowane obrazami świetlnemi, wygłoszone były żywo i z gorącą sympatją dla Polski, przykuwały uwagę audytorjum niekiedy wprost rewelacyjnemi dlań wiadomościami o Polsce. Frekwencja na odczytach wahała się od 60 do 90 osób, zależnie od ilości statków szwedzkich przebywających w Gdyni.

● ROBOTY PRZY BUDOWIE PORTU RYBACKIEGO W WIELKIEJ WSI.

Obecnie pogłębiany jest basen budującego się portu rybackiego w Wielkiej Wsi. Równocześnie nurkowie w dalszym ciągu pracują nad układaniem głazów kamiennych wzdłuż zbudowanego mola. Pozatem pokrywane jest betonem molo.

● ROBOTY DROGOWE NA PÓŁWYSPIE HELSKIM.

W Jastarni na półwyspie Helskim rozpoczęto prace około rozbudowy ulic i asfaltowania jezdni. Przewidziane jest również asfaltowanie dróg w Borze, Kuźnicy, Helu i Chałupach. Najsilniejszy ruch budowlany i największy rozwój wykazuje obecnie Jastarnia.

● FLOTYLLA ŚLEDZIOWA WYSZŁA NA POŁOWY.

Około 20 lipca nastąpiło wysłanie na połowy ostatniej serji statków należących do flotylli rybołówczej tow. okrętowego „Mewa" w Gdyni. Jak wiadomo, pierwsze statki „Mewy" udały się na połowy w bież. sezonie już w początku maja. Druga partja odpłynęła w końcu maja na morze Północne, następne w czerwcu. Rozdzielanie flotylli na poszczególne partje wynika z konieczności liczenia się ze sprawą nasycenia międzynarodowego rynku śledziowego oraz pozostaje w związku z uczestnictwem naszego przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich do rybołówczego związku (t. zw. Sichtingu), którego siedziba znajduje się w Hadze. Należenie do tego związku zapewnia polskiemu rybołóstwu dalekomorskiemu poważne korzyści, jak np. możność sprzedawania swoich połowów w Holandji. Związek ten reguluje ruch flotylli rybołówczych swoich członków. Zakończenie tegorocznego sezonu połowów dalekomorskich przewidywane jest na mies. styczeń 1937 r.

● POŁOWY W MIESIĄCU LIPCU.

W przeciągu miesiąca lipca b. r. złowiono na całem wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku 541.610 kg. ryb morskich o wartości 255.338 zł. Według poszczególnych gatunków połowy ryb w miesiącu lipcu przedstawiały się następująco: (w kg.) troć 390, stornia 133.790, zimnica 11.270, gładzica 2.450, skarp 5.640, węgorze 11.770, wątłusze 13.530, śledzie 350.000, węgorzyce 5.340, szczupaki 3.880, okonie 620, płotki 2.400, certy 480, minogi 50.

Podział połowów na poszczególne miejscowości był następujący: Hel 40.700 kg. wart. 12.935 zł. Gdynia 49.890 kg. wart. 18.549 zł. Jastarnia i Wielka Wieś 42.010 kg. wart. 19.569 zł. Chłapowo—Karwia 25.550 kg. wart. 7.615 zł. Puck i wioski 33.460 kg. wart. 21.670 zł. połowy dalekomorskie 350.000 kg. wart. 175.000 zł.

Intensywność połowów w porównaniu z ubiegłym miesiącem dość znacznie spadła, do czego przyczyniły się niekorzystne połowy, zwłaszcza płastug wskutek niesprzyjających wiatrów oraz trudności w ich zbycie. Główne ilości płastug i wątłuszy dostarczyły wioski położone od strony pełnego morza.

Połowów dalszych na głębi Gdańskiej w miesiącu sprawozdawczym nie uprawiano. Przy próbnych wyjazdach bowiem napotykano na niewielkie skupienia wątłuszy tak, że połowy te nie opłacały się.

● WALNE ZGROMADZENIE MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.

W gmachu Morskiego Urzędu Rybackiego odbyło się walne zebranie Morskiego Instytutu Rybackiego pod przewodnictwem prof. Siedleckiego w obecności dyrektora Departamentu Morskiego L. Możdżeńskiego. Na zebraniu tem wysłuchano sprawozdania zarządu oraz Komisji Rewizyjnej za ubiegły rok obrachunkowy, a następnie uchwalono budżet na rok 1936/37.

W końcu dokonano wyboru władz Instytutu, które pozostały bez większych zmian.

● SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH.

W roku obecnym cena matjasów (lekko solonych śledzi) utrzymuje się na poziomie zeszłorocznym, a import jest obliczony na pokrycie zapotrzebowania wewnętrznego. Jeśli tegoroczne połowy matjasów islandzkich zawiodą, to należy się liczyć ze zwyżką cen matjasów szkockich, złożonych w chłodni. Jak wiadomo, ostatnie depesze donosiły o bardzo małych połowach śledzi na wodach Islandji.

Ceny śledzi szkockich (mocno solonych) zwyżkowały w porównaniu do cen zeszłorocznych, ponieważ wiadomem było, że połowy tego materjału nie pokryją zapotrzebowania wszystkich odbiorców. Większą partję zakupiły Sowiety na początku sezonu, a w poszczególnych krajach nie było zupełnie zapasów zeszłorocznych, gdy tymczasem w roku ubiegłym na składach znajdowało się ok. 50.000 beczek. W ostatnich dniach zanotowano gwałtowny spadek połowów śledzi szkockich, których ceny silnie podskoczyły do poziomu, dawno nienotowanego na rynku polskim.

Zwyżka śledzi angielskich pociągnęła za sobą również mocną tendencję na śledzie norweskie.

W najbliższych dniach nadejdą pierwsze transporty śledzi solonych z polskich połowów na Morzu Północnem, co będzie miało znaczny wpływ na dalsze kształtowanie się cen.

● RYBAK HELSKI ZAKUPIŁ NOWY KUTER Z DANJI.

Rybak helski zakupił za 7,6 tys. zł. nowy kuter na Bornholmie. Motor do kutra o sile ponad 60 HP. będzie nabyty osobno w stoczni gdańskiej. Wymiar kutra: długość 12 m., szerokość 4,4 m., zagłębienie 1,7 m.

● BRAK LODU.

Ostatnio zanotowano w Gdyni brak lodu. Statek chłodnia „Steady" zakontraktowany przez „Mewę" dla przewozu śledzi świeżych w lodzie, musiał zakupić na drogę 18 ton lodu w Gdańsku. Stwierdzono, że są pewne możliwości eksportu lodu polskiego na cele konserwacji śledzi angielskich na wyspach Szetlandzkich. Należy podkreślić, że rybołóstwo dalekomorskie zużywa zagranicą duże ilości lodu mielonego. Dotychczas w Polsce na potrzeby rybołóstwa produkuje się nieznaczne ilości lodu. Jak wiadomo, w Gdyni czynne są dwie fabryki o produkcji 32 ton na dobę, gdy tymczasem zapotrzebowanie samego miasta Gdyni w czasie upalnych dni lipca dochodziło do dwudziestu kilku ton na dobę, nie licząc tej ilości lodu, jaką zabierają statki zagraniczne i polskie, odchodzące z Gdyni.

● ROZBUDOWA CHŁODNI.

Dnia 10 sierpnia b. r. oddano do użytku część parterową dobudowanej obecnie chłodni rybnej na nabrzeżu Angielskiem o pow. ok. 720 m², w której złożono już większy transport śledzi w beczkach. W bieżącym tygodniu wykończone zostanie również I piętro i niebawem będzie także oddane do użytku. Wykończenie i oddanie do eksploatacji II i III-go piętra nastąpi w październiku. Powierzchnia użytkowa dobudowanej części wszystkich pięter chłodni rybnej wyniesie przeszło 3.000 m².

● NOWA PLACÓWKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA W PORCIE GDYŃSKIM.

W porcie gdyńskim, przy zbiegu ul. Celnej i Rotterdamskiej, firma R. Barcikowski S. A. z Poznania wybudowała magazyn o powierzchni ok. 2.000 m², przy którym mieszczą się również lokale biurowe oddziału wyżej wymienionej firmy. W magazynie tym przewidziane jest miejsce na składowanie artykułów chemicznych i ziół leczniczych zarówno importowanych jak i eksportowanych. Oprócz tego w części magazynu zainstalowane są maszyny służące do krajania ziół i proszkowanie niektórych artykułów. Zakres działania firmy obejmuje skup krajowych ziół leczniczych i ziół pochodzenia zamorskiego, przeróbkę tego surowca na artykuły drogeryjne i lecznicze oraz handel gotowemi artykułami chemiczno-farmaceutycznemi.

● GOSPODARCZE ARCHIWUM MORSKIE.

Z dniem 1 sierpnia rozpoczęło Gospodarcze Archiwum Morskie drugi miesiąc swej egzystencji. W ciągu lipca zostały uruchomione następujące działy pracy Archiwum; 1) podręczna **bibljoteka informatorów**, 2) **centralny katalog** wydawnictw treści ekonomiczno-morskiej, znajdujących się w księgozbiorach gdyńskich (publicznych i prywatnych), 3) **czytelnia czasopism** gospodarczych, 4) **kartoteka bibljograficzna** zestawiona na podstawie czytania czasopism i gazet i 5) kartoteka statystyczna ruchu statków i obrotu towarowego dla portów bałtyckich. Praca w tych działach już jest zorganizowana i systematycznie prowadzona, przyczem nawiązuje się coraz bliższy kontakt z poszczególnemi firmami i jednocześnie z osobami mogącemi poszukiwać informacyj w tych dziedzinach.

Obecnie przystępuje G. A. M. do zorganizowania dwóch dalszych działów; 1) Archiwum materjałów obrazujących organizację i pracę poszczególnych portów oraz 2) Ser-

wisu informacyjnego G. A. M. dla sfer prywatnych. W pierwszej sprawie ma się odbyć wkrótce zebranie przedstawicieli życia gospodarczego dla uzgodnienia planów G. A. M. z potrzebami praktycznemi. W sprawie zaś serwisu informacyjnego zwrócono się świeżo do przodujących firm gdyńskich z zapytaniem, czy nie zechciałyby powierzyć G. A. M. śledzenie w prasie gospodarczej za zagadnieniami interesującemi specjalnie daną firmę. Dalsze prace w tej dziedzinie będą zależały od ustosunkowania się życia handlowego w Gdyni do poczynań G. A. M.

● PODRÓŻ S/S „KRAKÓW".

Dnia 30 czerwca „Kraków" statek S. A. Żegluga Polska wyszedł z Gdyni w podróż do Ameryki Centralnej. Wydarzenie to było ze zrozumiałych względów szeroko komentowane w gdyńskich kołach żeglugowych — jest to bowiem pierwszy rejs statku polskiego we wspomnianym kierunku.

S/S „Kraków" jest statkiem trampowym, który zasadniczo był zawsze zatrudniony w przewozie ładunków masowych i to przeważnie na Bałtyku lub morzu Północnem. W ubiegłym sezonie „Kraków" był regularnie podstawiany pod ładunki pomarańcz z Hiszpanji a teraz po raz pierwszy wyszedł w podróż oceaniczną.

Portami zawinięcia są Havana na Kubie, Puerto Barrios w republice Guatemala oraz Cartagena i Puerto Colombia w republice Kolumbja. Na wyjściu statek wziął ładunek żelaza, blachy ocynkowanej, owsa, cementu oraz mniejsze partje drobnicy. W drodze powrotnej przewidywany jest ładunek kawy, kakao i skór.

S/S „Kraków" przybył dnia 27 b. m. do Havany, skąd po wyładowaniu i załadowaniu ma wyjść w dalszą podróż.

● „DAR POMORZA" W KILONJI.

Statek szkolny polskiej marynarki handlowej „Dar Pomorza", który wyszedł w kilkutygodniową podróż ćwiczebną z uczniami Państwowej Szkoły Morskiej, zawinął do Kilonji, gdzie odbywała się Olimpjada żeglarska. „Dar Pomorza" przyjęty został w Kilonji bardzo serdecznie. Przy wejściu do portu witały go niemieckie okręty wojenne wzniesieniem na maszt bandery polskiej i odegraniem polskiego hymnu narodowego. Dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej kom. Kosianowski, kapitan statku Maciejewicz oraz delegacja załogi podejmowani byli śniadaniem przez nadburmistrza Kilonji Behrensa w sali recepcyjnej ratusza. W czasie przyjęcia przemawiał nadburmistrz Behrens, dając wyraz radości, iż Kilonja poraz pierwszy gości polski statek szkolny. Na przemówienie nadburmistrza Behrensa odpowiedział dziękując dyr. Państw. Szkoły Morskiej kom. Kosianowski.

Miasto Kilonja zorganizowało dla oficerów i załogi statku wycieczkę do t. zw. Szwajcarji Holsztyńskiej. Wycieczka zakończona została wspólną kolacją z niemieckimi współtowarzyszami wycieczki. Następnie na pokładzie „Daru Pomorza" odbyło się przyjęcie dla miejscowych władz niemieckich. W czasie przyjęcia przemówienia wygłosili dyr. Państw. Szkoły Morskiej Kosianowski oraz nadburmistrz m. Kilonji.

W sobotę dnia 8 sierpnia delegacja uczniów Szkoły Morskiej z dyr. Kosianowskim i kpt. Maciejewiczem na czele złożyła wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza. W uroczystości tej uczestniczył ustawiony przy grobie oddział SA, a w chwili składania wieńca orkiestra marynarki wojennej odegrała hymny narodowe polski i niemiecki.

Prasa kilońska szeroko opisywała wizytę polskiego statku szkolnego.

● WAKACYJNY INSTYTUT SZTUKI

W dniu 3 sierpnia odbyła się w auli Państwowej Szkoły Morskiej inauguracja Wakacyjnego Instytutu Sztuki, który zorganizowany został na skutek decyzji ministra W. R. i O. P. i jest pierwszą tego rodzaju inicjatywą w Polsce. W inauguracji wzięli udział nauczyciele z całej Polski w liczbie 250 osób, dalej przedstawiciele władz gdyńskich z komisarzem Sokołem i dyr. Łęgowskim na czele, komisarz generalny R. P. w Gdańsku Papée, przedstawiciele Polskiej Akademji Literatury: prezes Wacław Sieroszewski i sekretarz generalny Juljusz Kaden Bandrowski, prelegenci Instytutu dr. Leon Pomirowski i prof. Huzarski oraz liczni goście z Gdyni. Otwarcia Instytutu w imieniu ministra W. R. i O. P. dokonał naczelnik Wydziału Kultury i Sztuki Min. W. R. i O. P. Zawistowski.

● PLAN ZABUDOWANIA GDYNI.

W związku ze sporządzeniem ogólnego planu zabudowania m. Gdyni Komisarz Rządu zarządził wykończenie, względnie opracowanie, szczegółowych planów zabudowania terenów, położonych w granicach m. Gdyni.

Dla łatwiejszego zrealizowania tego zadania Komisarz Rządu zarządził podział miasta oraz strefę interesów mieszkaniowych na trzy rejony. Rejon I obejmuje dzielnice: Śródmieście, Kamienną Górę, Chylońskie Działki Leśne, Witomino, część dzielnicy Grabówek do Obozu Emigracyjnego, Redłowo, w części ograniczonej artetją Nr 17b i zieleńcem publicznym, biegnących od terenów sportowych do rezerwatu leśnego oraz nowoprojektowane osiedle w la

sach państwowych położone między Witominem a Grabówkiem na przedłużeniu ulicy Leśnej. Rejon II obejmuje dzielnice: Chylonję, Cisową, Demptowo, Obłuże, Oksywie, Grabówek, w części nieobjętej rejonem I oraz osiedla Rumję, Zagórze i położone na t. zw. Płycie Oksywskiej.

Rejon III obejmuje dzielnice: Orłowo, Mały Kack, Kolibki, Redłowo w części nieobjętej rejonem I-szym oraz osiedle Wielki Kack.

Projekty szczegółowych planów zabudowania rejonów opracowują inżynierowie pod kierownictwem inż. Filipkowskiego. Oznaczone zostały ścisłe terminy i kolejność w jakich poszczególne części projektów szczegółowych planów zabudowania powinny być opracowane. Ostateczne wykończenie całości szczegółowego planu zabudowania oznaczone zostało na 1. X. 1938 roku.

● POSIEDZENIE POROZUMIEWAWCZE.

W dniu 5 sierpnia b. r. odbyło się w Gdyni posiedzenie porozumiewawcze obu pomorskich samorządów gospodarczych: Pomorskiej Izby Rolniczej w Toruniu i Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Posiedzeniu przewodniczył prezes Izby Gdyńskiej p. Stanisław Tor. Wzięli w niem udział pp. prezes Pomorskiej Izby Rolniczej Donimirski, wiceprezesi Izby Gdyńskiej Dr. Smoleń i Dr. Kasperowicz, dyrektorzy i urzędnicy obu Izb oraz delegaci Państwowego Banku Rolnego w Gdyni i Grudziądzu. Było to drugie zkolei miesięczne posiedzenie porozumiewawcze obu Izb, poświęcone zagadnieniom kredytowym eksportu rolniczego, sprawom udziału Pomorza w eksporcie do Niemiec oraz ustaleniu zasad współpracy obu Izb w Centralnej Komisji Przywozowej i w reorganizującej się Radzie Handlu Zagranicznego.

Następne posiedzenie obu Izb ma się odbyć w przyszłym miesiącu w Toruniu.

● Z IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ.

W dniu 11 lipca odbyło się pod przewodnictwem wiceprezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni dr. Konrada Kasperowicza posiedzenie Komisji polityki Handlowej i Eksportowej.

Po odczytaniu i przyjęciu protokułu z ostatniego posiedzenia, dr. Kasperowicz złożył sprawozdanie z prac Rady Handlu Zagranicznego Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, dając charakterystykę kompetencji Rady oraz jej organizacji w zakresie opinjowania, inicjatywy oraz administrowania czynnościami związanemi z reglamentacją handlu zagranicznego. Dr. Kasperowicz wskazał również na nowe stadjum prac Rady Handlu Zagranicznego wynikające z faktu przygotowanego wejścia w jej skład przedstawicieli rolnictwa i rzemiosła, co w bardzo poważnym stopniu przyczyni się do ujednolicenia ogólnych zarządzeń w dziedzinie handlu zagranicznego.

Następnie dyr. Izby dr. Kulikowski zreferował projekt regulaminu Rady Handlu Zagranicznego, będącego obecnie przedmiotem rozważań poszczególnych Izb Przem.-Handl. Dyrektor Izby zaproponował wniesienie szeregu poprawek do regulaminu, które Komisja zaaprobowała.

Przy omawianiu przez Komisję spraw bieżących podniesiona została sprawa decentralizacji działalności Centralnej Komisji Przywozowej w kierunku powierzenia szeregu czynności przy podziale kontyngentów przywozowych terytorjalnie właściwym Izbom Przem.-Handl. Komisja wypowiedziała zdanie, że w związku z wprowadzeniem powszechnej reglamentacji importu, decentralizacja podziału kontyngentów jest sprawą wysoce aktualną i pożądaną, a prace wykonawcze winny być w całości powierzane Izbie Przem.-Handl.

Następnie Komisja zaznajomiła się z programem nowej instrukcji w zakresie przeprowadzenia tranzakcyj wiązanych, oraz ze sprawą organizacji eksportu przetworów rybnych, przyczem w ostatniej sprawie Komisja wypowiedziała się kategorycznie przeciw tendencjom skartelizowania eksportu konserw rybnych, oraz wskazała, że przemysł przetworów rybnych na terenie portu gdyńskiego ma naturalne warunki rozwoju i nie powinien być sztucznie hamowany w swej ekspansji.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LIPCU.

W lipcu r. b. ruch statków w porcie gdańskim przedstawiał się następująco (w tys. trn. — w nawiasie pierwsza liczba oznacza dane za czerwiec r. b., druga — za lipiec r. ub.): na wejściu 523 jednostek o poj. 291,4 tys. trn. (413 i 234,7—478 i 241,3), na wyjściu 513 jednostek o poj. 293,5 tys. trn. (400 i 225,2—473 i 246,0). W okresie pierwszych siedmiu mies. r. b. zawinęło do portu 2.950 jednostek o poj. 1.731,8 tys. trn., wyszło zaś 2.939 statków o poj. 1.736,7 tys. trn. Analogiczne liczby za 7 miesięcy r. ub. wynoszą: 2.518 statków o poj. 1.572,5 tys. trn. na wejściu oraz 2.561 statków o poj. 1.596,7 tys. trn. na wyjściu.

● WZROST OBROTÓW TOWAROWYCH W PORCIE GDAŃSKIM W PIERWSZEM PÓŁROCZU.

W pierwszem półroczu b. r. import towarowy przez port gdański wyniósł 362.560,0 ton wobec 295.030,6 t. w analogicznym okresie czasu roku ub. W okresie sprawozdawczym wywóz towarowy przez port gdański wyniósł 2.006.601,8 t. wobec 2.068.404,6 t. Ogólny obrót towarowy portu gdańskiego w pierwszem półroczu b. r. wyniósł 2.369,2 tys. t. wobec 2.363,4 tys. t. w r. ub.

Obroty towarowe portu gdańskiego w miesiącu czerwcu przedstawiały się następująco (w tonnach — w nawiasach dane za odpowiedni okres r. ub.): przywóz 78.199,8 (68.073,7), wywóz 257.925,1 (304.309,5).

● WYWÓZ DRZEWA PRZEZ PORT GDAŃSKI W PIERWSZEM PÓŁROCZU.

Wywóz drzewa ciosanego przez port gdański w pierwszem półroczu b. r. wyniósł 30,9 tys. t. wobec 29,2 tys. t. w tym samym okresie czasu r. ub.

● POSTÓJ WAGONÓW Z DRZEWEM W PORCIE GDAŃSKIM.

Władze kolejowe przedłużyły termin bezpłatnego postoju wagonów załadowanych drzewem, przeznaczonem do załadunku na statki, do 96 godzin. Zarządzenie to przyjęte zostało z zadowoleniem przez kupców drzewnych.

● ZE STOCZNI GDAŃSKIEJ.

Stocznia Schichau zakończyła budowę tankowca motorowego „Paul Harneit", zamówionego przez niemiecko-amerykańskie towarzystwo naftowe w Hamburgu. Tonaż statku wynosi 10,5 tys. trb. Podróż próbna dała dobre rezultaty.

● TARGI WSCHODNIE W KRÓLEWCU

Tegoroczne Targi Wschodnie w Królewcu odbyły się w czasie od 23 do 26 sierpnia. Pokazy przemysłu niemieckiego, rolnictwa, a przedewszystkiem niemieckich wytwórni amochodów i sprzętu radjowego zorganizowano w ramach bardzo okazałej wystawy. Zaznaczyć należy, że o ile w 1929 r. na Targach Królewieckich reprezentowanych było 1,550 firm, zwiedziło zaś je 63 tys. osób, to w 1935 r. odpowiednie liczby wynoszą 2,260 firm oraz 159 tys. zwiedzających.

● BUDOWA STATKÓW DLA ANGLJI W STOCZNIACH NIEMIECKICH.

Na posiedzeniu Izby Gmin w dn. 28 ub. m. jeden z posłów labourzystów zapytał ministra handlu Runcimana, czy wiadome mu jest, że w stoczniach niemieckich znajduje się w chwili obecnej w budowie dla angielskich towarzystw okrętowych 57 statków o pojemności od 340 do 20.000 ton. Poseł pytał się w dalszym ciągu, czy minister uczyni cokolwiek, aby angielskie statki budowane były w stoczniach angielskich.

W odpowiedzi na to zapytanie, minister Runciman oświadczył, że nie może przeciwdziałać umieszczaniu obstalunków w Niemczech. Angielskie towarzystwa okrętowe dlatego bowiem budują okręty częściowo w Niemczech, że jest to jedyny sposób otrzymania od Niemiec spłaty długów.

● BUDOWA OKRĘTÓW W DRUGIM KWARTALE R. B.

Tonaż światowy, znajdujący się w budowie, wykazuje — według Lloyd's Register of Shipping — w drugim kwartale r. b. dalszy wzrost w porównaniu z pierwszym kwartałem. W końcu czerwca r. b. było w budowie łącznie 588 jednostek o poj. 1.951 tys. trb. wobec 537 jednostek i 1.820 tys. trb. w końcu marca r. b. W dalszym ciągu najwięcej buduje się statków w W. Brytanji (229 jednostek o poj. 849 tys. trb.); skolei idą Niemcy (112 statków i 365 tys. trb.), Japonja (46 statków i 157 tys. trb.), Holandja (42 statki i 148 tys. trb.), Szwecja, Stany Zjednoczone, Danja, Francja i Norwegja. Wśród budowanych okrętów znajduje się parowiec o tonażu między 30 i 40 tys. trb. (Holandja), motorowiec o tonażu 25 — 30 tys. trb. (W. Brytanja), motorowiec o tonażu 20 — 25 tys. trb. (Niemcy), 3 parowce o tonażu 20 — 25 tys. trb. każdy (W. Brytanja), dwa nieco mniejsze motorowce i 3 parowce (W. Brytanja, Francja, Niemcy) i t. d. Największa liczba, a mianowicie 313 parowców i motorowców ma pojemność poniżej 2 tys. trb. Jeżeli chodzi o statki-cysterny, w budowie ich również przoduje W. Brytanja (32 jednostki o poj. 180 tys. trb.), skolei idą Niemcy, Stany Zjednoczone i t. d. Łącznie znajdowało się w budowie 79 statków-cystern o poj. 657 tys. trb. wobec 76 jednostek i 601 tys. trb. w końcu marca r. b. W ten sposób na tonaż tankowy przypada 1/3 ogólnego tonażu statków w budowie.

● WZROST OBROTÓW TOWAROWYCH POLSKO-EGIPSKICH.

Obroty handlowe z Egiptem uległy w ciągu roku bieżącego dalszej znacznej poprawie na korzyść Polski. Okres pięciu pierwszych miesięcy 1936 r. przyniósł więcej niż podwojenie się wywozu polskiego na rynek egipski w zestawieniu z analogicznym okresem w r. 1935. W miesiącu maju r. b. osiągnęliśmy dawno nienotowaną cyfrę wywozu, wyrażającą się 35.000 funtów egipskich. Na podkreślenie zasługuje fakt, że w tegorocznym wywozie polskim stosunkowo dużą pozycję stanowią wyroby gotowe, w szczególności tkaniny bawełniane, które w latach ubiegłych plasowane były na rynku egipskim w minimalnych ilościach. Na zmianę konjunktury rynkowej wpłynęły dwa momenty: częściowe wyeliminowanie z rynku egipskiego konkurencji japońskiej oraz stosowane sankcje antywłoskie. Należy zaznaczyć, że stosunek wzajemnych obrotów polsko-egipskich, który jeszcze przed kilku laty wyrażał się w proporcji 1 : 7 na niekorzyść Polski, dzisiaj dzięki postępowi ekspansji Polski zredukował się do proporcji 1 : 2.

● BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE OKRĘTOWE GDYNI Z AFRYKĄ POŁUDNIOWĄ.

Na skutek starań w kierunku wzmożenia wywozu do Afryki Południowej i związaną z tem koniecznością uruchomienia bezpośredniego i regularnego połączenia okrętowego między portami polskiemi a portami Południowej Afryki, linja „Transatlantic" postanowiła ponownie podjąć próbę zorganizowania tej bezpośredniej komunikacji do Afryki Południowej. Pierwszy statek tej linji M/S „Klipparen" będzie ładował około 23/25 b.m. w Gdyni i w Gdańsku do następujących portów Południowej Afryki: East London, Cape-Town, Durban i ewent. Lourence Marques.

● UDZIAŁ EGIPTU W ZARZĄDZIE TOW. KANAŁU SUESKIEGO.

W zawartej ostatnio umowie rządu egipskiego z Towarzystwem Kanału Sueskiego przewidziane zostały pewne posunięcia, które zwiększają wpływy egipskie w tem przedsiębiorstwie. Do rady zarządzającej Towarzystwa wybrano dwóch egipskich dyrektorów. Jedna czwarta urzędników Towarzystwa musi być złożona z egipskich obywateli. Pozatem rządowe statki egipskie zwolnione zostają od jakichkolwiek opłat. Rząd egipski otrzymywać będzie od Tow. Kanału Sueskiego po 200 tys. funtów rocznie.

● POWODZENIE POLSKICH WYROBÓW SZKLANYCH W KANADZIE.

Jeden z większych sklepów w Montrealu, mieszczący się w centrum miasta, zapełnił jedną ze swych wystaw polskimi wyrobami szklanymi. Wyroby te, zaopatrzone w napis „made in Poland", zakupywane są przez turystów ze Stanów Zjednoczonych, jako pamiątki z Montrealu.

Szkło z Polski idzie do Kanady mniej więcej od roku, ciesząc się wielkim powodzeniem. Artykuł ten stanowi jedną z poważniejszych rubryk eksportu polskiego do Kanady.

● BANDERA WŁOSKA W RUCHU PRZEZ KANAŁ SUESKI.

W związku z przygotowaniami do wojny włosko-abisyńskiej oraz samą wojną, ruch statków włoskich przez kanał Sueski wykazał w 1935 r. wzrost (o ile chodzi o ilość przewiezionych ładunków) o 191% w porównaniu z rokiem 1934. W samym tylko październiku r. ub. 604 włoskie statki przewiozły 3,216 tys. ton ładunku. W ciągu całego r. ub. przepłynęło przez kanał pod włoską banderą 6.077 tys. ton ładunku.

● POLSKO-JAPOŃSKA IZBA HANDLOWA W YOKOHAMIE.

Honorowy konsul polski w Yokohamie, Tosidziro Watanabe, przystąpił do organizacji polsko-japońskiej izby handlowej, której pierwsze zebranie inauguracyjne odbyło się w drugiej połowie lipca b. r. Adres izby: Watanabo Bank, Motohama-cho, 1-chome Yokohama.

● ROZWÓJ MARYNARKI JAPOŃSKIEJ.

Agencja Domei, donosząc o postępach japońskiej marynarki handlowej, podaje wiadomość o zamierzonem jakoby wysłaniu przez Min. Transportów specjalnych attachés do Londynu i Nowego Yorku, którzyby mieli za zadanie zajęcie się problemami szybko rozwijającej się żeglugi japońskiej. Przy tej okazji zaznacza się, że — według danych związku japońskich armatorów — od 1933 r. zbudowano w Japonji lub na rachunek Japonji 48 statków handlowych o łącznej pojemności 299 tys. ton oraz 119 nowoczesnych ropowców.

● OPŁATY CELNE W CHINACH.

Dodatkowa oplata celna w Chinach w wysokości 5%, pobierana od wszelkich towarów, przedłużona została na przeciąg dalszego okresu rocznego, t. j. do połowy r. 1937.

● OBROTY HANDLOWE POLSKO-ARGENTYŃSKIE W PIERWSZEM PÓŁROCZU R. B.

W pierwszem półroczu r. b. eksport z Polski do Argentyny wyniósł wg. danychargentyńskich 7.551 tys. pesos (faktycznie był on o 2.04% niższy, gdyż chodzi tu o t. zw. wartość taryfową); import z Argentyny do Polski wyniósł 6.203 tys. pesos. Do wzrostu wywozu polskiego przyczyniły się znaczniejsze partje węgla, które zaczęły nadchodzić w czerwcu. W najbliższych miesiącach spodziewane jest dalsze zwiększenie wywozu węgla polskiego do Argentyny.

● ZWYŻKA CEŁ W HOLANDJI.

W najbliższym czasie nastąpić ma w Holandji podwyżka ceł — celem wzmożenia ochrony przemysłu holenderskiego. Odpowiednie projekty zostały już opracowane przez rząd i w najbliższym czasie zostaną przedłożone parlamentowi.

● REWIZJA TARYFY CELNEJ WE WŁOSZECH.

Prasa włoska donosi, że rozpoczęte zostały wstępne prace nad rewizją dotychczasowej włoskiej taryfy celnej. Prace te narazie ograniczą się do podziału grup towarowych i ujednostajnienia nomenklatury z taryfami innych państw. Dotychczas nic nie wiadomo o terminie ukończenia i wejścia w życie nowej taryfy.

● UREGULOWANIE SPRAWY WYMIANY HANDLOWEJ POLSKO-BRAZYLIJSKIEJ.

Pomiędzy brazylijskim ministrem Spraw Zagranicznych a posłem R. P. Grabowskim wymienione zostały noty w sprawie przedłużenia tymczasowego modus vivendi w dziedzinie wymiany handlowej między obu państwami na zasadzie klauzuli największego uprzywilejowania, przy równoczesnem zobowiązaniu banków brazylijskich do spłaty zamrożonych zobowiązań z lat poprzednich. Umowa ważna jest aż do czasu zawarcia definitywnego traktatu handlowo-nawigacyjnego i może być wypowiedziana przez kontrahentów w terminie 30-dniowym.

● OGRANICZENIE IMPORTU WĘGLA DO BELGJI.

Przedstawiciele przemysłu węglowego w Belgji zwrócilli się do rządu z prośbą o podwyższenie opłat od pozwoleń na przywóz węgla w następujący sposób: 1) z 10 fr. do 18 fr. belg. od 1 tony węgla, używanego przez przemysł, i z 15 do 23 fr. od 1 tony, węgla do użytku domowego. Producenci węglowi żądania swe motywują w ten sposób, że po zwyżce cen węgla w Belgji, spowodowanej podwyżką płac górników, grozi napływ tego artykułu z zagranicy. Ponieważ zwiększony import węgla zagranicznego do Belgji groziłby powiększeniem bezrobocia górników belgijskich, koniecznem więc jest podwyższenie opłat importowych od węgla.

● WŁOCHY USTANAWIAJĄ KOMUNIKACJĘ MORSKĄ Z ABISYNJĄ

Z dn. 1-go września b. r. uruchomione będą regularne linje okrętowe z portów Adrjatyku i morza Tyreńskiego do Massaua, Assab i Dżibuti. Na linjach tych kursować będzie 18 nowoczesnych parowców, każdy o pojemności 8 tys. tr.

● OKAZJA DO NAWIĄZANIA KONTAKTU Z RYNKIEM STANÓW ZJEDN.

Polsko-Amerykańska Izba Handlowa w Warszawie komunikuje:

„W dn. od 23 listopada do 5 grudnia r. b. odbędą się w Nowym Yorku Światowe Targi Handlu Wymiennego („World T-wo Way Trade Fair"), pod protektoratem Związku Eksportowego Przemysłowców Amerykańskich, oraz Izby Handlowej St. Zjednoczonych. Będzie to pierwsza tego rodzaju impreza dla wzmożenia międzynarodowej wymiany handlowej i zacieśnienia stosunków handlowych między Stanami Zjednoczonemi a innemi krajami.

Targi połączone będą z wystawą najważniejszych artykułów, które są przedmiotem międzynarodowej wymiany handlowej, środków komunikacyjnych, instytucyj bankowych i asekuracyjnych i t. p. W czasie Targów przewidziany jest zjazd najwybitniejszych przedstawicieli handlu międzynarodowego z wszystkich krajów.

Impreza powyższa winna zainteresować polskich eksporterów, jako doskonała sposobność do nawiązania kontaktu z rynkiem Stanów Zjednoczonych. Bliższe informacje w Polsko-Amerykańskiej Izbie Handlowej, Nowy Świat 72, tel. 626-62, Warszawa.".

● PIERWSZY POWAŻNIEJSZY TRANSPORT ŚLEDZI HOLENDERSKICH DO Z. S. R. R.

Holenderski Związek Towarzystw Połowów Śledzi doprowadził do skutku tranzakcję na dostawę do Rosji Sowieckiej 40 tys. ton śledzi holenderskich (10 tys. ton śledzi z połowów letnich i 30 tys. ton z połowów we wrześniu, październiku i listopadzie).

Jest to pierwsza tego rodzaju poważniejsza umowa sprzedażna, jaką holenderscy eksporterzy śledzi zawarli z Rosją Sowiecką.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA LIPIEC

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w mies. lipcu b. r. wyniósł 637.526,7 ton wobec 564.632,2 ton w m. czerwcu r. b. oraz 642.835,2 ton w m. lipcu 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 12,9 %-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. czerwcem r. b. oraz nieznaczny 0,8 %-owy spadek obrotów w stosunku do mies. lipca 1935 roku.

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 395 statków [383] o pojemności 423.877 nrt. [382.013 nrt.], wyszły zaś 403 statki [377] o pojemności 427.764 [366.832 nrt.].

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w lipcu b. r., wyniósł 1.098,4 nrt. [997,4 nrt.].

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 33 [35]. Średni postój statku wyniósł 54,8 godzin [60,0 godzin].

Kolejność bander: Polska, Szwecja, Anglja, Danja, Włochy, Norwegja, Francja, Stany Zjedn. Am. P., Niemcy, Grecja, Finlandja, Z. S. R. R. i t. d., wykazuje po raz pierwszy w porcie gdyńskim Polskę na pierwszem miejscu, Szwecję na 2-giem, Włochy z 7-go na 5-em miejscu, Francję z 11-go miejsca w m. maju r. b. [w czerwcu brak bandery francuskiej] na 7-e [w lipcu], Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian, przyczem ogółem reprezentowane były bandery 17 państw [18 państw].

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 627.959,8 ton wobec 554.717 ton w m. czerwcu r. b. oraz 632.390,2 ton w m. lipcu 1935 r.

Obroty zamorskie w mies. lipcu r. b. wykazują 13,2 %-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. czerwcem r. b. oraz nieznaczny 0,7 %-owy spadek w stosunku do mies. lipca 1935 r.

Na uzyskanie ogólnych obrotów złożył się przywóz zamorski 109.480 ton, oraz wywóz zamorski 518.479,8 ton.

Przywóz zamorski w mies. sprawozdawczym [109.480 ton[wykazuje 23,3 %-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. czerwcem b. r. [88.766,1 ton] oraz 55,8 %-owy wzrost w stosunku do mies. lipca 1935 roku [70.267,2 ton].

Wzrost importu spowodowały przedewszystkiem pozycje: ryż surowy 10.360 ton [506,3 t], fosforyty 10.797,5 ton [7.406 t], żużle Thomasa 7.136 ton [brak w m. czerwcu], sól potasowa 2.990 ton [11,2 t], skóry 2.922,6 ton [1.942,5 t], wełna i odpadki 1.345,4 ton [1.074,5 t], bawełna i odpadki 6.723,8 ton [6.529,4 t], papier i odcinki papierowe 1.365,7 ton [1.262,4 t] oraz miedź 850,9 ton [478,7 t].

Spadły natomiast pozycje importu: nasiona oleiste różne 740,4 ton [2.464,2 ton], owoce świeże i suszone 1.893,3 ton [2.827,6 t], rudy różne i wypałki pirytowe 9.575,4 ton [11.445,7 t], tytoń 111,1 ton [329,3 t], juta 1.014,2 ton [1.151,3 t] oraz celuloza 346,8 ton [483,3 t].

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym [518.479,8 t] wykazuje 11,3 %-owy wzrost wywozu w porównaniu z ub. mies. czerwcem r. b., [465.950,9 t] oraz 7,8 %-owy spadek w stosunku do wywozu w mies. lipcu 1935 r. [562.123 t].

Wzrost wywozu spowodowały przedewszystkiem pozycje: węgla kamiennego 403.349,7 ton [344.573,1 t], mąki pastewnej i ryżowej 701,2 ton [115,1 t], bekonów 1.805,8 ton [1.355,5 t], jaj 2.412,2 ton [1.893,3 t], makuchów 1.727,4 ton [1.441 t], wytłoków buraczanych 154,6 ton [brak], soli potasowej 275,6 ton [brak w m. czerwcu], sody 61,6 ton [1,1 t], tkanin 1.025,1 ton [756,8 t], drzewa tartego 29.297,1 ton [22.460,7 t], fornierów i dykt 1.538,7 ton [1.108 t], celulozy 795 ton [173,1 t], szyn kolejowych 3.119 ton [brak] oraz cynku i blachy cynkowej 2.101,5 ton [1.973,5 t].

Spadły natomiast pozycje wywozu: słodu 2.264,7 ton [4.155,4 t], masła 1.522 ton [1.682,3 ton], cementu 2.124,7 ton [2.196,4 t], węgla bunkrowego 28.350,4 ton [36.593,1 t], koksu 12.500 ton [16.578,5 t], cukru 5.053,5 ton [7.487,7 t], siarczanu amonu brak [1.038,4 t], słupów tel. i kopalniaków 209,7 ton [435,5 t], metali różnych 4.615,1 ton [7.901,6 t], rur żeliwnych, żelaznych i stalowych 2.002,8 ton [2.696,6 t].

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wyniósł 1.566,3 ton wobec 3.578,2 ton w m. czerwcu r. b. oraz 2.722,5 ton w m. lipcu 1935 r. Przywieziono 48 ton [ryby z połowów własnych] oraz wywieziono 1.518,3 ton w tem: ryż wyłuszczony 847 ton, papier i obcinki papierowe 257 ton, skóry 102,4 ton, garbniki 80,3 ton, żywica 36,5 ton, tłuszcze i oleje roślinne 33,1 ton, kawa 9,3 ton, tran 19,8 ton i kauczuk 4,7 ton.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 8.000,6 ton wobec 6.337 ton w m. czerwcu r. b. oraz 7.722,5 ton w m. lipcu 1935 r. Na przywozie poważniejsze pozycje: cukier 1.270,3 ton, mąka 333,9 ton, słód 155,8 ton, tkaniny 185,3 ton, napoje alkoholowe 50 ton, wyroby żelazne i metalowe 129,8 ton, warzywa 20,3 ton, makaron 16,3 ton, papier 17,2 ton, szkło i wyroby 15,1 ton, żywica 15,3 ton, tłuszcze zwierzęce surowe 13,2 ton, owoce suszone 12,6 ton, kasze 15,6 ton, krochmale 5 ton, wyroby z drzewa 26,4 ton, meble 18,9 ton oraz kauczuk 11,2. Na wywozie zaś: ryż wyłuszczony 2.044,4 t, nasiona oleiste 131,9 ton, żywica 168,6 ton, tłuszcze i oleje roślinne 339 ton, tłuszcze zwierzęce sur. 223,9 ton, wełna 483,6 ton, skóry 180,8 ton, tran 33,2 ton, ryby i kons. rybne 38,2 ton, garbniki 196 ton, przetwory chemiczne 94,7 ton, sadze 24,3 ton, kauczuk 42,6 ton, korek i wyroby 98,6 ton, wyroby żelazne 112 ton, miedź 488 ton, papier 13,3 ton, oraz wosk 8,2 ton.

Ruch pasażerów wzrósł bardzo poważnie. Przyjechało bowiem 4.705 pasażerów [1.409], wyjechało zaś 5.463 pasażerów [1.046]. Ożywienie to przypisać należy licznym wycieczkom morskim, odbywanym na polskich statkach transoceanicznych.

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Lipiec *July*	Czerwiec *June*	Od początku roku *January-July*
Cały przywóz	**109 480·—**	**88 766·1**	**658 832·9**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**14 670·3**	**8 452·7**	**115 255·—**
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	740·4	2 464·2	25 971·9
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	10 360·—	506·3	42 555·—
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	1 893·3	2 827·6	29 656·9
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . .	8·1	3·1	275·—
76. Kawa *(coffee)*	243·8	764·2	3 418·5
78. Herbata *(tea)*	54·8	79·8	649·9
80. Kakao *(cocoa)*	191·8	937·8	3 352·6
81-82. Korzenie *(spices)* . .	72.8	106·8	668·6
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**2 663·8**	**611·9**	**13 390·9**
116-117. Śledzie	2 474·3	522·—	12 684·4
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**15 039·5**	**13 677·5**	**70 490·4**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	9 575·4	11 445·7	45 061·—
177/1c. Piryty *(pyrites)* . . .	—	—	11 715·8
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 667·3**	**1 680·5**	**12 325·3**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	392·4	337·7	3 468·—
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 139·9	1 108·3	7 423·5
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**241·1**	**521·3**	**3 464·6**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	25·5	—	327·6
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	111·1	329·3	1 825·9
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**22 664·2**	**10 648·6**	**110 247·9**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 203·1	2 381·7	9 260·6
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	10 797·5	7 406·—	69 321·8
477. Żużle Thomasa *(Thomes slag)*	7 136·—	—	23 235·5
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	2 990·—	11·2	3 001·2
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods*	**2 930·5**	**1 980·4**	**14 435·2**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 922.6	1 942·5	14 340·—

Poz. tar. cel.	Lipiec *July*	Czerwiec *June*	Od początku roku *January-July*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**10 778·3**	**10 158·7**	**89 286·2**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* . .	1 345·8	1 074·5	17 629·—
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* . .	6 723·8	6 529·4	55 775·—
624. Juta *(jute)*	1 014·2	1 151·3	7 000·3
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**427·7**	**558.—**	**3 859·5**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**143·2**	**74·4**	**753·6**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 767·6**	**1 759·5**	**11 520·—**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 365·7	1 262.4	7 611·1
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	346·8	483·3	3 299·—
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**92·1**	**63·5**	**478·6**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**35 240·8**	**37 181·—**	**205 083·7**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	33 813·4	33 968·1	190 273.2
977. Miedź *(copper)* . . .	850·9	478·7	6 848·4
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**828·3**	**728·7**	**4 205·2**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**270·2**	**629·1**	**3 575·2**
XVI-XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**41·1**	**12·6**	**194·1**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**14·—**	**27·7**	**267·5**

Errata: w Nr 7 W. P. G. str. 19 — Przywóz — Rudy różne i wypałki pirytowe: jest — 29·875·6, winno być — 35·485.6.
Garbniki „ „ „ „ jest — 8 067·5, winno być — 8 057·5.

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Lipiec *July*	Czerwiec *June*	Od początku roku *January-July*
Cały wywóz	518 479·8	465 950·8	3 578 211·6
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**4 839·7**	**5 951·2**	**43 125·1**
1. Pszenica *(wheat)*	—	15.—	15.6
2. Żyto *(rye)*	—	—	—
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	—	—	165·2
27/1-2. Mąka *(flour)*	25·—	—	307.8
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	701·2	115·1	3 840·1
35. Słód *(malt)*	2 264·7	4 155·4	17 238·—
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**6 181 7**	**5 190·1**	**34 804·6**
121/3a Bekony *(bacon)*	1 805·8	1 355·5	11 626·7
125. Jaja *(eggs)*	2 412·2	1 893·3	14 255·8
127. Masło *(butter)*	1 522·—	1 682·3	6 052 9
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**446 622·1**	**400 162·1**	**3 105 504 1**
154. Cement *(cement)*	2 124 7	2 196·4	10 177·2
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	116·6	15·—	684·2
180. Węgiel kamienny *(coal)*	403 349 7	344 573·1	2 753 882·2
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	28 350 4	36 593·1	210 676·6
182. Koks *(coke)*	12 500 —	16 578 5	119 667·7
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)*	2·2	1·—	85·4
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**223·9**	**295·2**	**1 797·—**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**8 127 4**	**10 571·7**	**63 970·8**
259-260. Cukier *(sugar)*	5 053 5	7 487·7	39 062.5
287. Makuchy *(oil cake)*	1 727·4	1 441·—	12 681.3
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	154·6	—	2 299·—
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**2 341 5**	**2 136·8**	**24 360 4**
299/18. Soda *(soda)*	61·6	1·1	2 094·—
300/4. Siarczan amonu *ammonium sulphate)*	—	1 038·4	13 424 —
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	275·6	—	725·6
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	**118·6**	**55·6**	**1 198·9**
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 540·6**	**1 614.9**	**9 592·—**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	1 025·1	756 8	4 558·6
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(rubber, its substitutes and rubber goods)*	**40·5**	**8·9**	**147·4**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**32 787 8**	**24 760·5**	**186 011·5**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	209 7	435·5	18 069·7
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	29 297·1	22 460·7	152 880 1
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)*	164·7	144·8	607·—
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)*	1 538·7	1 108·—	8 375·8
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 702·9**	**999·9**	**12 762 2**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	661·9	641·7	4 615·3
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	795·—	173·1	6 846·2
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**24·6**	**34·8**	**404·9**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**13 714·4**	**14 068·3**	**93 671·2**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	4 615 1	7 901·6	49 574·4
932/1 Szyny kolejowe *(rails)*	3 119·	—	3 246·3
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	2 002 8	2 696·6	14 123·5
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)*	2 101·5	1 973·5	9 182·9
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments).*	**78·3**	**53·5**	**449·6**
XIX—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	**135 8**	**47·4**	**411·9**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Lipiec *(July)*	1936 —	627 959·8
czerwiec *(June)*	1936 —	554 717·—
Lipiec *(July)*	1935 —	632 390·2
od początku roku *(January – July)*	1936 —	4.237.044·5
" " " "	1935 —	4.121.901·3

Errata: w Nr 7. W. P. G. str. 20 — Wywóz — Siarczan amonu: jest — 13.446·3, winno być — 13.424·—

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.		Lipiec *July*	Czerwiec *June*	Od początku roku *January-June*
Przywóz *(imports)*		48·—	518 5	12 813·3
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)*	—	—	50.—
9—16	— Strączkowe	—	—	53.1
24—25	— Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	—	138·3
27/1—2	— Mąka *(flour)*	—	—	131·5
30/1, 2	— Ryż *(rice)*	—	—	40·—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	0·4
27/3—32	— Mąka pastewna	—	—	75·—
40—50	— Warzywa *(vegetables)*	—	—	0·5
76	— Kawa *(coffee)*	—	—	9·3
81—82	— Korzenie *(spices)*	—	—	3·2
116	— Ryby połowy włas. *(fishe)*	48·—	40·—	9 898·—
117	— Sledzie *(herrings)*	—	—	31·6
215—218	— Tłuszcze zwierz. sur. *(animal origin)*	—	—	1·—
226—229	— Przetwory mączne *(flour products)*	—	—	0·6
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne	—	—	1·2
272, 273, 276, 278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	5·1
300/4	— Siarczan amonu *(sulphate of amonia)*	—	464·2	2 184·2
429—454	— Artykuły kosmet. *(cosmetics)*	—	—	4·7
492—515	— Skóry *(skins and hides)*	—	—	0·5
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	3·5
624	— Juta *(jute)*	—	—	14·7
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	73·7
742—803	— Papier *(paper)*	—	—	23,7
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	1·1
896—927	— Szkło *(glass)*	—	—	0·7
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	—	14·3	49·3
	— Różne *(various)*	—	—	18·4
Wywóz *(exports)*		1 516·3	3 059·7	12 435·7
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	6·—
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	22 6
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	0·8	161·3	363·5
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	18·—	77·5
27/1—2	— Mąka *(flour)*	—	—	10·—
30, 1—2	— Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	847·—	2 294·3	6 453·1
35	— Słód *(malt)*	—	—	25·3
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	8·4
53—58, 60—64	Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	160·7
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	5·5	10·3	260·7
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	3·7	—	5·4
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	1·—	—	9·2
76	— Kawa *(coffee)*	9·3	3 —	41·2
78	— Herbata *(tea)*	—	5·7	8·7
	Kakao *(cocoa)*	3·—	13·5	187·6
81, 82	— Korzenie *(spices)*	2·4	—	22,7
89	— Rośliny lecznicze *(farmacentic plants)*	—	—	10·4
95—97	— Żywica *(resin)*	36·5	54 9	549·2
117	— Śledzie *(herrings)*	2·—	—	37·1
127—200	— Oleje *(oils)*	—	2·5	18·6
137/2—3	— Jelita *(casings)*	—	8 5	9·2
142—143	— Gąbki i muszle *(sponges and shells)*	—	—	0·2
148	— Kamienie *(stones)*	—	—	9·1
150	— Glinki *(clay)*	—	—	58·7
170/1, 2, 171/1, 2	— Materjały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	26·3
177	— Rudy różne *(various oses)*	—	—	1.5
198, 199	— Asfalt *(asphalt)*	5·—	—	23·1
200/8, a,b,c,	— Wazelina *(vaseline*	—	—	22·6
203—204	— Wosk *(wax)*	—	—	8·7
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(Fats & oils vegetable origin)*	33·1	92·8	350·6
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	27·7	29·5	460·5
216	— Tran *(cod-liver-oil)*	19.8	7·5	83·3
219	— Stearyna *(stearin)*	—	—	31·5
246	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	0 2
254—256	— Ryby *(fish)*	3·—	—	45·9
276—278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	4·5
295/6	— Siarka *(sulphur)*	—	—	6·8
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	65·8	33·2	214·9
299/18	— Soda *(soda)*	—	—	16·—
405—425	— Farby *(paints)*	—	4·—	7·2
404	— Sadze *(soot)*	0·1	—	45·9
424—428	— Garbniki	80·3	147·4	926·9
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	—	0·6	1·7
492—513	— Skóry *(skins)*	102·4	84·9	380·9
589/1. 2, 592	— Wełna *(wool)*	—	31·3	130·2
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	4·7	—	81·3
606	— Bawełna *(cotton)*	—	5·2	10·6
624	— Juta *(jute)*	—	—	20·7
625, 626	— Sizal *(sisal)*	—	—	28·5
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	4·7	2·4	67 2
757—778 z wyj. 772, 773	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	57·1
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods*	—	—	33·3
779	— Korek i wyr. z korka	—	—	16·1
794, 795	— Celuloza *(cellulose)*	—	2·—	4·6
792—803 807—808	— Fibra *(fibre)*	—	—	7·—
809—819, 826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	257·—	0·4	568·5
925—981	— Metale różne *(various metals)*	—	—	5·4
930—965	— Wyroby żel. i metal. *(iron ware & steel ware)*	2 5	0·2	57·3
966	— Cyna *(tin)*	—	—	3 2
968	— Cynk *(zinc)*	—	—	13·9
977	— Miedź	—	45·8	274 4
	— Różne *(various)*	1·—	0 5	40 3
Przywóz i wywóz razem		1 566·3	3 578·2	25 249·—

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Lipiec *July*	Czerwiec *June*	Od początku roku *January-June*
Przywóz *(imports)*		2 433·9	2 181·5	26 789 2
1—4	— Zboże *(grain)*	—	—	
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	0·8	5·7
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	5·—	6·4	74·4

Poz. tar. cel.	Lipiec *July*	Czerwiec *June*	Od początku roku *January-June*
27/1—3 — Mąka *(flour)*	333·9	58·1	752·9
27/3—32 — Mąka pastewna	—	—	—
28/1—5 Kasza *(grits)*	15·6	—	15·6
35 — Słód *(malt)*	155·8	483·—	1 085·—
40—50 — Warzywa *(vegetables)*	20·3	9·—	33·3
53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	4·7	1·—	12·3
59, 61—63, 66 Owoce suszone *(dried fruit)*	12·6	3·3	31·3
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	1·4	3·1	4·5
76 — Kawa *(coffee)*	2·3	0·8	3·7
77 — Cykorja *(succory)*	6·5	—	6·5
78 — Herbata *(tea)*	0·3	3·—	5·9
80 — Kakao *(cocoa)*	—	13·8	15·9
81, 82 — Korzenie *(spices)*	0·5	—	1·8
95, 97 — Żywica *(resin)*	15·3	—	15·3
104/3 Trawa morska *(see grass)*	5·—	—	5·—
125 — Jaja *(eggs)*	3·2	—	3·2
127—200 — Oleje *(oils)*	0·8	—	32·7
128/1—4 — Ser *(cheese)*	—	0·1	0·1
131 — Pierze *(feather)*	8·1	—	8·1
137/2a, b — Jelita *(casings)*	5·9	—	10·7
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(Fats & oils of vegetable origin.)*	3·3	2·2	13·6
215, 217, 218 — Tłuszcze zwierz. surowe *(raw fats of animal origin.)*	13·2	3·3	21·5
228 — Makaron *(macaroni)*	16·3	10·1	38·1
243/1, 2 — Konserwy mięsne *(meat preserves)*	—	—	2·1
254, 256 Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	0·2	14·8	53·3
259, 260 — Cukier *(sugar)*	1 274·3	448·6	21 837·7
272, 273, 276, 278 — Napoje alkoholowe *(spirits)*	50·—	59·8	183·9
295—491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	8·9	15.5	42.9
299/18 — Soda *(soda)*	—	595·3	595·3
405—425 — Farby *(paints)*	4·7	0·6	7·9
411/2 — Biel cynkowa *(zinc white)*	—	—	0·3
429—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	6·3	11·7	44·3
466—470 — Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	0·5	0·1	1·4
492—513 — Skóry *(skins)*	8·8	1·6	16·5
534—559 — Wyroby skórzane *(Leather goods)*	—	—	—
757—778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	25·4	2·8	83·3
563—622 — Tkaniny *(textile fabrics)*	185·3	130·7	364·7
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)*	5·6	—	5·6
606/1, 2 a b — Odpadki bawełny *(cotton waste)*	0·5	—	0·5
646—648 — Sznury *(ropes)*	—	0·1	0·4
720. 724 — Kauczuk	11·2	—	11·2
725—746 — Wyroby gumowe *(rubber goods)*	1·9	0·1	16·1
749, 750, 751 — Deski i łaty *(boards & laths)*	—	—	12.—
776 — Meble *(bentwood furniture)*	18·9	10·7	34·1
779—787 — Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	3·—
792, 803, 809, 826 — Papier *(paper)*	17·2	127·5	537·6
836—847 Książki i broszury *(books)*	—	—	0·3
862—887 — Wyroby ceram. *(ceramic products)*	9·2	3·4	23·6
896—927 — Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	15·1	6·3	25·0
925–981 Metale rożne *(various metals)*	3·3	—	3·3
930—965 — Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	129·8	110·7	557·4
968 — Cynk *(zinc)*	—	—	—
— Różne *(various)*	25·8	43·2	128·4
Wywóz *(exports)*	5 566·7	4 155·5	25 258·6
7 — Kukurydza *(maize)*	—	—	0·2
23 — Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	0·2	1·7	7·8
24—26 — Nasiona oleiste *(oil seeds)*	131·9	87·8	2 085·2
17, 23, 25 — Nasiona *(seeds various)*	0·7	—	22·6
24/1—3 — Mąka *(flour)*	—	—	42·3
28 — Kasza *(grits)*	3·1	1·5	8·2
30 — Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	2 044·4	1 867·7	8 665·6
31 — Krochmal *(starch)*	2·—	—	17·3
53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	0·6	0·5	302·7
59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	64·4	125·8	600·3
62—72 — Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	1·6	6·2	19·4
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	10·5	1·6	33·5
76 — Kawa *(coffee)*	48·—	28·7	194·9
78 — Herbata *(tea)*	11·3	8·7	49·3
80 — Kakao *(cocoa)*	183·6	209·4	850·5
81—82 — Korzenie *(spices)*	32·9	26·9	114·—
89 — Rośliny lecznicze *(medicinal plants)*	7·8	9·4	17·2
95, 97 — Żywica *(resin)*	168·6	98·2	930·7
104 — Trawy morskie, trzcina *(sea grass, reed)*	1·1	0·8	5·—
117 — Śledzie *(herrings)*	22·—	6·9	118·8
127—200 — Oleje *(oils)*	10·—	27·—	81·6
128/1—4 — Sery *(chese)*	0·1	—	0·1
129/1—5 — Kazeina *(caseine)*	—	—	0·2
137/2a, b — Jelita *(casings)*	8·1	15·2	65·4
143/1—3 — Muszle *(shells)*	14·9	—	14·9
148 — Kamienie *(stones)*	16·7	10·3	48·3
154 — Cement *(cement)*	—	1·5	2·6
156/1—2 Talk *(talc)*	6·6	—	6·6
161 — Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—	102·2
170 — Art. szlifierskie *(grinding materials)*	8·3	1.3	14·9
177 Rudy rożne *(various ores)*	3·9	5.—	14·9
186—188 — Smoła *(pitch)*	—	—	18·6
198—199 Asfalt *(asphalt)*	—	—	15·1
200/8, a, b, c — Wazelina *(vaseline)*	1·2	0·8	8·6
203—204 — Wosk *(wax)*	8·2	15·1	53·4
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(vegetable oils and fats)*	339·—	251.7	1 316·3
213/1—3 — Pokost *(varnish)*	—	0·2	0·2
215, 217—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)*	223·9	186·5	1 222·2

Poz. tar. cel.	Lipiec *July*	Czerwiec *June*	Od początku roku *January-July*
216 — **Tran** . . . . . *(whale oil)*	33·2	5·4	127·4
219 **Stearyna** *(stearin)*	5·1	—	27·1
254, 256 — **Ryby i konserwy rybne** *(fish)* . . .	38·2	25·2	109·4
259—260 — **Cukier** *(sugar)* . .	—	—	3·3
272—273, 276, 278 — **Nap. alkoh.** . . *(alcohols)*	0·1	—	5·7
286, 287 — **Otręby i makuchy** . *(bran & oil cokes)*	—	2·—	12·2
293—294/1, 2, 3, 6 — **Tytoń** *(tobacco)* . .	—	—	9·9
295/6 — **Siarka** *(sulphur)* .	1·—	41·—	89·8
295—491 z wyj. osobno wym.			
299/18 — **Soda** *(soda)* . . .	—	7·—	7·—
— **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*.	94·7	17·8	274·8
408 — **Sadze** *(soot)* . . .	24·3	17·7	73·5
405, 407, 409			
412, 418, 420			
423 — **Farby** *(paints)* . .	7·—	19·5	41·4
424—427 — **Garbniki** . . . . *(tanning extracts)*	196·—	68·4	882·1
429, 450—454— **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)* .	9·9	4·7	23·1
466, 470 — **Klej i żelatyna** . . *(glue and gelatine)*	4·2	1·8	13·2
487 — **Celuloid** *(celluloid)*	14·8	—	19·3
492, 513 — **Skóry** *(skins)* .	180·8	161·9	1 259·1
589/1, 2 592 — **Wełna** *(wool)* .	483·6	48·7	1 291·7
597, 605, 613			
606 — **Bawełna** *(cotton)* .	14·—	10·3	24·3
622 — **Tkaniny** *(textiles)*	11·2	6·6	23·8
624 — **Juta** *(jute)* . . .	—	—	6·6
625—626 — **Sisal** *(sizal)* . . .	4·6	5·8	41·4
646—648 — **Sznury** *(ropes)* .	0·1	2·5	10·2
720, 724 — **Kauczuk** *(rubber)* .	42·6	74·1	350·3
725, 746 — **Wyroby gumowe** . *(rubber goods)*	4·1	6·9	33·2
750 — **Drzewo egzotyczne** *(exotic wood)*	—	5·8	14·4
757, 778 — **Wyroby z drzewa**. *(wood goods)*	8·—	1·5	19·3
779 — **Korek, wyroby z korka** . . . . *(cork goods)*	98·6	—	104·6
792, 803, 809			
797 800 — **Tektura** *(pastbord)*	—	17·4	35·3
807, 808 — **Fibra** *(fibre)* . . .	5·1	0·5	20·—
826 — **Papier** *(paper)* . .	13·3	202·4	818·4
794/1, 2 795 — **Celuloza** *(cellulose)*	—	102·—	211·—
862—887 — **Wyroby ceramiczne** *(ceramic goods)*	4·—	0·4	11·2
896—927 — **Szkło i wyroby** . . *(glass and glass ware)*	30·8	1·9	54·9
925—981 — **Metale różne** . . *(various metals)*	38·1	37·7	140·1
927 — **Żelastwo** *złom)* . . *(scrap iron)*	16·9	2·1	21·4
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** *(hardware)*	112·—	69·7	362·7
955 — **Rury żelazne** *(iron pipes)*	107·2	—	107·2
966/1—4 — **Cyna** *(tin)* . .	35·2	28·—	96·5
977 — **Miedź** *(copper)* .	488·—	135·9	1 134·5
1037, 1098 — **Masz. apar. i części** *(machinery apparatus parts)*	0·4	1·—	118·9
— **Różne** *(various)*	6·4	25·5	156·8
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*	**8 000·6**	**6 337·—**	**52·047·8**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

lipiec *(July)*	1936 —	637·526·7
Czerwiec. *(June)*	1936 —	564·632·2
lipiec *(July)*	1935 —	642·835·2
od początku roku *(January—July)* . .	1936 —	4·314·341·3
" " " "	1935 —	4·207·883·6

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)*			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6 *(total column 3 & 6)*	Kolejne miejsce *(place occupied)*
	ogółem *(total)*	w tem z ład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	ogółem *(total)*	w tem z ład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	59	26	96.298	59	45	90.269	186.567	1
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)* . .	3	2	2.160	2	1	1.540	3.700	17
Anglja *(Great Britain)*	23	6	40.887	23	16	37.843	78.730	3
Danja *(Denmark)*	57	30	34.798	60	47	37.106	71.904	4
Estonja *(Estonia)*	7	4	4.218	6	3	3.822	8.040	15
Finlandja *(Finland)*	17	7	16.335	16	14	13,177	29.512	11
Francja *(France)*	5	1	24.313	5	—	24.313	48.626	7
Grecja *(Greece)*	7	—	17.829	6	6	17.198	35.027	10
Holandja *(Holland)*	13	9	6.239	13	9	6.198	12.437	13
Jugosławja *(Jougoslavia)*.	1	—	3.750	1	1	3.750	7.500	16
Łotwa *(Latvia)*.	5	2	5.757	5	3	5.757	11.514	14
Niemcy *(Germany)*	40	21	18.307	42	29	20 024	38.331	9
Norwegja *(Norvay)*	29	17	25.037	32	26	27.270	52.307	6
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.) . . .	7	4	22.034	7	6	22.034	44.068	8
Szwecja *(Sweden)*	112	39	76.410	113	96	78.326	154.736	2
Włochy *(Italy)*	8	1	24.545	10	10	30.559	55 104	5
Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)*	2	1	4 960	3	3	8 578	13.538	12
Razem *(total)* . . .	**395**	**170**	**423.877**	**403**	**313**	**427.764**	**851.641**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	383	162	382.013	377	267	366.832	748.845	—
Ten sam mies. 1935 r. *(July 1935)*	*403*	*154*	*402.002*	*402*	*320*	*403.773*	*805.775*	—
Od pocz. r. 1936 *(since beginning of 1936)*	2.709	1.163	2.719.679	2.718	2.074	2.714.592	5.434.271	—
Od pocz. r. 1935 *(since beginning of 1935)*	2.662	1.151	2.529.795	2 566	2.186	2 531.156	5.060.951	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w lipcu 1936 r. 1 098,4 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 33; c) średni postój statków w porcie: 54.8 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W LIPCU 1936 R.
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze		
Troć	—	—	—	—	390	—	—	390
Płastugi: a) Stornia	24.530	35.370	30.140	22.500	21 250	—	—	133 790
b) Zimnica	8.840	580	1.000	850	—	—	—	11.270
c) Gładzica	—	600	600	1.250	—	—	—	2.450
d) Skarp	—	2.630	700	650	1.660	—	—	5.640
Węgorze	1.370	2.450	3·480	—	4.470	—	—	11.770
Wątłusze	5.470	2 980	3.090	300	1.690	—	—	13.530
Śledzie	—	—	—	—	—	—	350.000	350.000
Węgorzyce	60	5.280	—	—	—	—	—	5.340
Szczupaki	—	—	1·350	—	2.530	—	—	3.880
Okonie	—	—	—	—	620	—	—	620
Płotki	380	—	1 650	—	370	—	—	2.400
Certy	—	—	—	—	480	—	—	480
Minogi	50	—	—	—	—	—	—	50
Razem lipiec	**40.700**	**49.890**	**42 010**	**25 550**	**33 460**	—	**350.000**	**541.610**
Wartość w złotych	12.935	18.549	19.569	7.615	21.670	—	175 000	255 338
Miesiąc ubiegły	51.530	34.650	78.500	79.970	35.020	930	3.000	283.600
Razem od początku roku	6 281.100	4 320.590	2.932.590	388 470	336.630	454.960	402.500	15.116.840

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGERS TRAFFIC)*
RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Lipiec *(July)*				Czerwiec *(June)*	Lipiec *(July)*				Czerwiec *(June)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglja	**50**	**61**	**12**	**123**	**103**	—	**66**	**784**	**850**	**162**
Hull	—	32	12	44	12	—	26	—	26	25
Londyn	50	29	—	79	91	—	40	784	824	137
Argentyna	**4**	—	—	**4**	**2**	—	—	—	—	—
Buenos Aires	4	—	—	4	—	—	—	—	—	—
Santa Cruz	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Belgja	**29**	**4**	**13**	**46**	**4**	—	—		—	—
Antwerpja	29	4	13	46	2	—	—	—	—	—
Bruksela	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Brazylja	—	—	—	—	**69**	—	—	**849**	**849**	—
Rio de Janeiro	—	—	—	—	—	—	—	849	849	—
Victoria	—	—	—	—	69	—	—	—	—	—
Danja	**104**	**678**	**825**	**1607**	**209**	**1**	**302**	**1108**	**1411**	**160**
Kopenhaga	104	376	825	1305	207	1	—	1108	1109	106
Inne porty	—	302	—	302	2	—	302	—	302	—
Estonia	**2**	—	—	**2**	**6**	—	—	—	—	—
Tallinn	2	—	—	2	6	—	—	—	—	—
Finlandja	**29**	—	**6**	**35**	**24**	—	—	**4**	**4**	**10**
Helsinki	21	—	6	27	24	—	—	3	3	—
Kotka	8	—	—	8	—	—	—	—	—	1
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	1	1	9
Francja	**17**	**57**	**2**	**76**	**4**	**2**	**34**	**394**	**430**	**108**
Le Havre	17	57	2	76	4	—	25	379	404	160
Inne porty	—	—	—	—	—	2	9	15	26	2
Hiszpanja	—	**2**	—	**2**	—	—	—	—	—	—
Teneryfa	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—
Holandja	**3**	—	**540**	**543**	**8**	**1**	—	—	**1**	**2**
Amsterdam	—	—	538	538	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	3	—	2	5	8	—	—	—	—	2
Inne porty	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Kanada	—	—	—	—	**15**	—	—	—	—	—
Halifax	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	—	—	**1**	**372**	**373**	—
Ryga	—	—	—	—	—	—	1	372	373	—
Niemcy	**1**	**1**	**6**	**8**	**8**	—	—	—	—	**3**
Brema	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—
Hamburg	1	1	3	5	3	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	5	—	—	—	—	3
Norwegja	**5**	**11**	**1**	**17**	**9**	—	—	—	—	**4**
Oslo	2	—	—	2	2	—	—	—	—	—
Inne porty	3	11	1	15	7	—	—	—	—	4
Rumunja	—	—	**503**	**503**	—	—	—	—	—	—
Constanza	—	—	503	503	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	—	—	**858**	**858**	**897**	**5**	—	**482**	**487**	**579**
New-York	—	—	858	858	897	5	—	482	487	579
Szwecja	**5**	—	**801**	**806**	**32**	**4**	**205**	**651**	**860**	**8**
Göteborg	1	—	8	9	16	—	—	4	4	4
Malmö	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—
Stockholm	—	—	793	793	2	1	205	645	851	4
Inne porty	4			4	5	3	—	2	5	—
Z. S. R. R.	—	—	—	—	—	—	—	**177**	**177**	—
Leningrad	—	—	—	—	—	—	—	177	177	—
via W. M. Gdańsk	**35**	**33**	**7**	**75**	**19**	—	**21**	—	**21**	**10**
Gdańsk	1	27	—	28	5	—	21	—	21	10
Sopoty	34	6	7	47	14	—	—	—	—	—
Razem	**284**	**847**	**3574**	**4705**	**1409**	**13**	**629**	**4831**	**5463**	**1046**

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Drukarnia Państwowa Nr 82999.

Gdynia

the largest port

on the Baltic

with the most modern
harbour facilities.